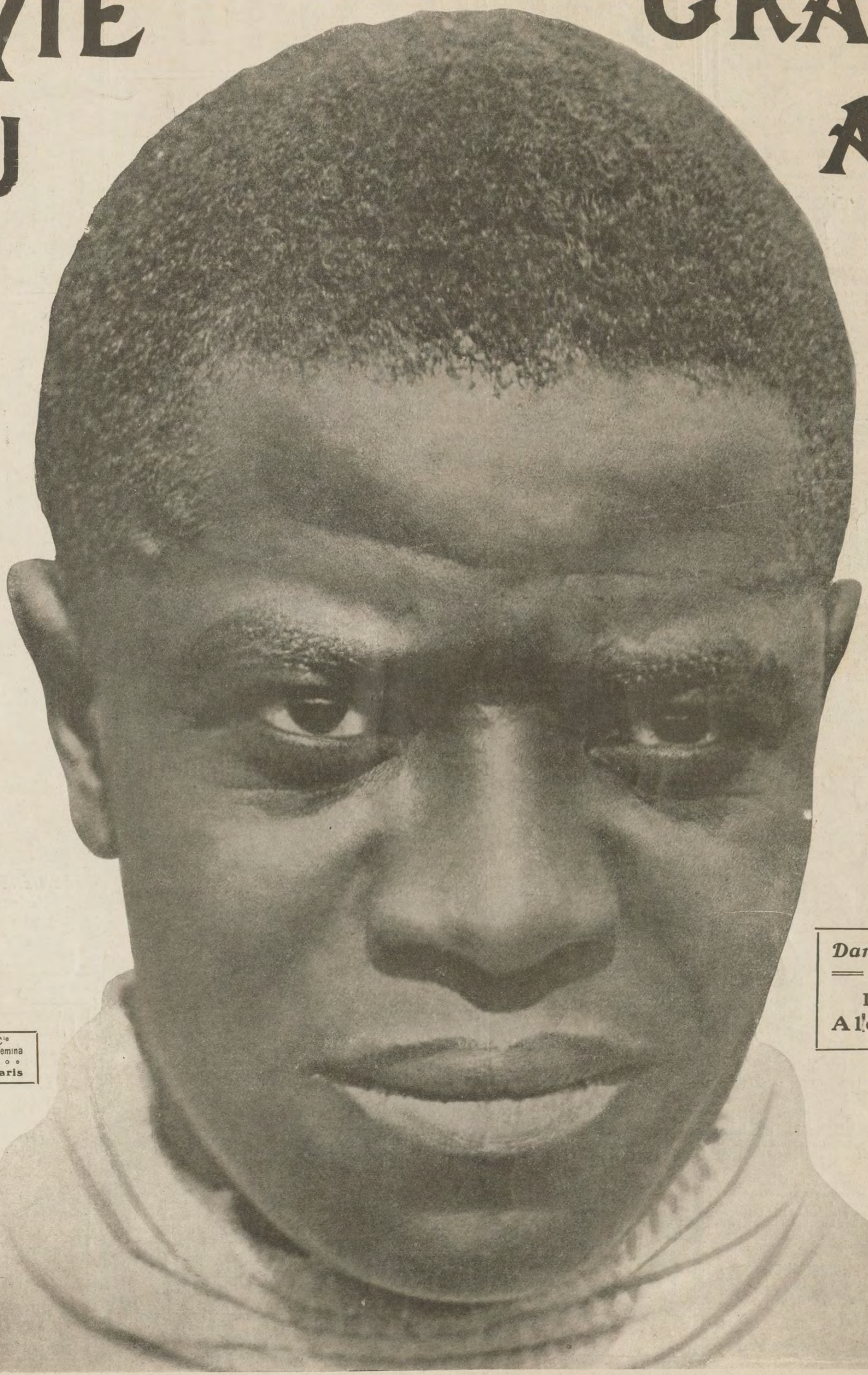
Année ⌀ N° 451 — 50 centimes — 11 Mai 1907 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR



Major Taylor, qui vient de faire jeudi sa rentrée en piste

Dans ce numéro
un hors-texte
Le Jockey
Alec Carter

lications Pierre Lafitte & Cie
tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○
v. des Champs-Elysées ⌀ Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHASSIS
ET ROUES
ARBEL
EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.
52, boulevard Haussmann, Paris

Le Catalogue 1907
B. R. C. ALPHA
Vient de Paraître
IL EST ADRESSÉ GRATUITEMENT SUR DEMANDE
PHARES POUR AUTOMOBILES — ACÉTYLÈNE DISSOUS POUR PHARES
PROJECTIONS — PHOTOGRAPHIE — ECLAIRAGE DOMESTIQUE —
SOUDURE AUTOGÈNE — DÉCOUPAGE DE MÉTAUX
BOAS RODRIGUES & C^IE^, 67, boulevard de Charonne, PARIS

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *et votre taille restera ou redeviendra svelte.*
LE FLACON : 10 FR. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires **BOUTY**, 1, Rue de Châteaudun, Paris.
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

AUTOMOBILES
Gillet-Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

VIVITZ
L. T. PIVER
PARIS
Essence, Savon, Poudre de Riz
Lotion, Sachets
etc

Société Anonyme des Automobiles de LA
à LYON — Capital : 2 millions de francs
TÉLÉPHONE : 35-15
Agents généraux pour l'Étranger :
MM. PERROT, DUVAL & C^ie^, à Genève
Agence exclusive à Paris :
UNIVERS-AUTOMOBILE, 24, r. Boccador
BUIRE

COMPTOIR BISON
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS
Vente directe au particulier. — Ex
Demandez le Catalogue illustré
Chronomètres, Montres artistiques, Réveils, Bijouterie. — Maison de c

La Semaine Comique, par Henriot.

— Oui, j'ai fait faire mon portrait en chauffeur...
Quand j'en serai fatigué, je pourrai le revendre à quelque autre amis chauffeur... le portrait sera tout aussi ressemblant.

L'idéal des « Glisseurs ». Une feuille de nénuphar, guidée par des papillons.

— Croyez-vous !... avec les nouvelles diligences, on ira peut-être de Paris à Bordeaux en quatre jours !
— C'est fou... c'est fou... Vous finirez par vous casser les reins à vouloir arriver à des vitesses pareilles.

— C'est ruineux, ces pneus qui crèvent à chaque instant...
— Oui certes..., mais depuis que je me sers des pneus « Gaulois » je n'ai pas crevé une seule fois.

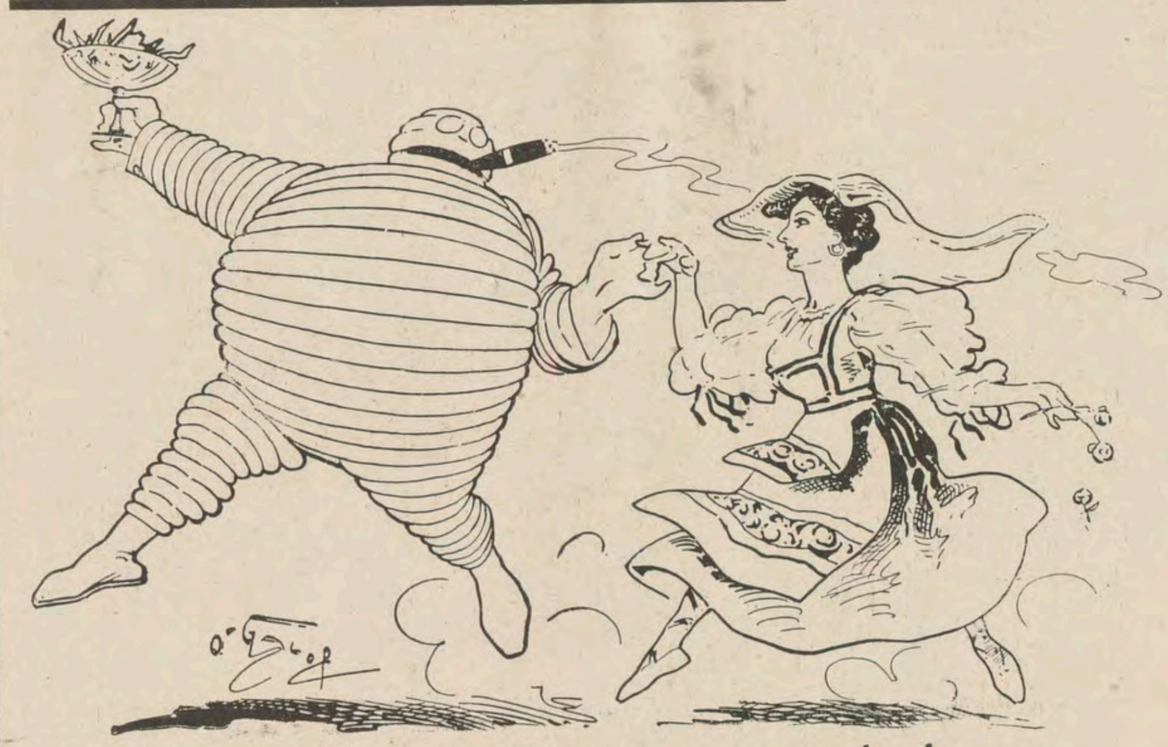
CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

PLAQUES
JOUGLA
PAPIERS

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p^r^ la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
BREVTÉ S.G.D.G.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue.
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

Les Conquêtes de Bibendum : 1° La Sicilienne !



Au Circuit « aux mille virages » de la
TARGA FLORIO,
Le 1^er^ : NAZZARO (Fiat), le 2^e^, le 3^e^, le 4^e^, le 5^e^, le 6^e^, le 7^e^, le 8^e^ et le 9^e^
étaient sur
JANTES AMOVIBLES ET
PNEUS MICHELIN

MOTO
NAPHT
PREMIÈRE ESSENCE DU MO
1^er^ Prix du Concours de Carbura
de l'Automobile Club de Franc

CYCLISTES-CHAUFFEU
Les COMPRIMÉS de K
du **D^r^ HECKEL**, donnent FORCE - VIGUEUR - RÉS
Deux Comprimés par heure en moy
Ph^ie^ VIAL, 20, rue de Châteaudun, et dans toutes les Ph

SIROP
POLYFORMIA
du **D^r^ CHAPELLI**
Anémie - Neurasthénie - Albumin
Grippe - Faiblesse Générale - Convale
PUISSANT STIMULANT DE TOUS LES MUSCL
Ph^ie^ LOISEAU, 7, rue du Rocher, PARIS et princ

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

11 Mai 1907 — N° 451
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne —— 2 fr.
La Page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.

Ile de France III — Zahra — Madrée — Martona — Imperia — Jolly-Peach — Second-Sight — Péroraison — Ad Gloriam

LA POULE D'ESSAI DES POULICHES A LONGCHAMP

La journée de Longchamp, dimanche dernier, était l'une des plus importantes de l'année. En effet, c'était la réunion des Poules d'essai. Malgré un temps défavorable, une foule très nombreuse s'y était rendue. Dans la Poule d'essai des pouliches, la victoire revint à une jument italienne, Madrée, qui, malgré ses succès en Italie, n'avait pas réuni autant de partisans qu'on aurait pu le supposer. Elle est sœur de Muskerry, qui, l'an dernier, a couru quatre fois, pour remporter trois victoires faciles à Milan et qui, à deux ans avait gagné le Prix de Saint-Firmin, à trois ans le Prix Pénélope, mais avait causé ensuite de nombreuses déceptions, la première dans la Poule d'essai. Madrée a été plus heureuse et nul doute qu'elle ne nous réserve encore quelques surprises. Elle appartient au comte Scheibler et était montée par Spencer.

LA COUPE DE L'EMPEREUR AU TAUNUS

La seconde épreuve automobile de l'année se disputera le 14 juin, au Taunus ✠ Nous donnons ci-dessous de pittoresques photographies du Circuit de la grande course allemande ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Après la Targa Florio, la Coupe de l'Empereur. La Sicile a vu les premiers essais des voitures de 1907; c'est en Allemagne qu'elles vont confirmer leur victoire ou en appeler de leur défaite.

On sait que la Coupe de l'Empereur, qui se disputera le 14 juin, au Taunus, est, comme la Targa Florio et comme la Coupe de la Commission Sportive, une épreuve de vitesse réservée aux voitures de tourisme. Mais, à l'inverse de cette dernière, où la classification se fait par la limitation de la quantité de carburant employée, les organisateurs de l'épreuve allemande ont imposé un maximum de cylindrée

Absurdité flagrante, car on sait que la puissance n'est pas uniquement fonction de la cylindrée.

Deux conséquences découlent de cette limitation imposée :

Un passage à niveau à Kloster-Thron.

Ce passage à niveau d'un chemin de fer à voie unique précède la ligne d'arrivée qu'on aperçoit dans le fond.

obtiendra ainsi des moteurs tournant trop vite, qui consommeront énormément et qui ne dureront pas. Est-ce bien là l'idéal pour un moteur de tourisme ?

Le règlement prévoit en même temps un minimum de poids qui est de 1.175 kilos sans outils, pièces de rechange, eau ou huile et un minimum pour certaines coordonnées, telles que l'empattement, la distance du tablier à l'axe des roues arrière, etc.

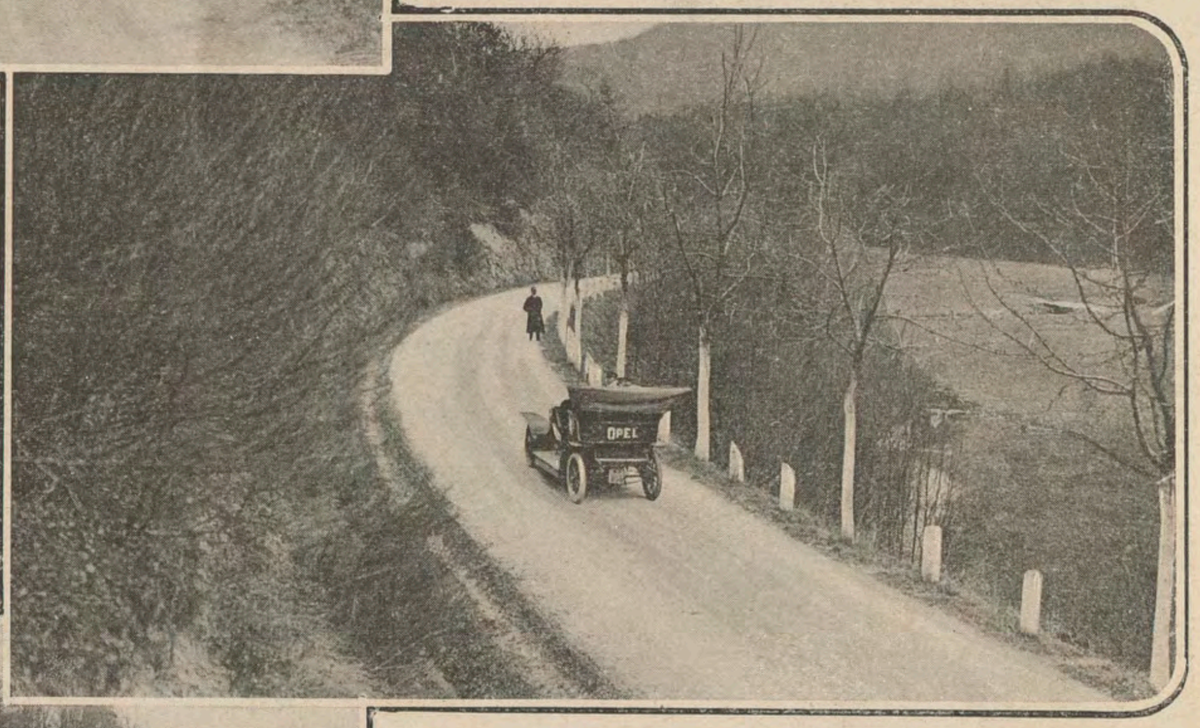
La descente sur Esch.

La route est large et spacieuse, mais les lacets sont nombreux et courts.

l'abstention des six-cylindres, l'augmentation exagérée de l'alésage.

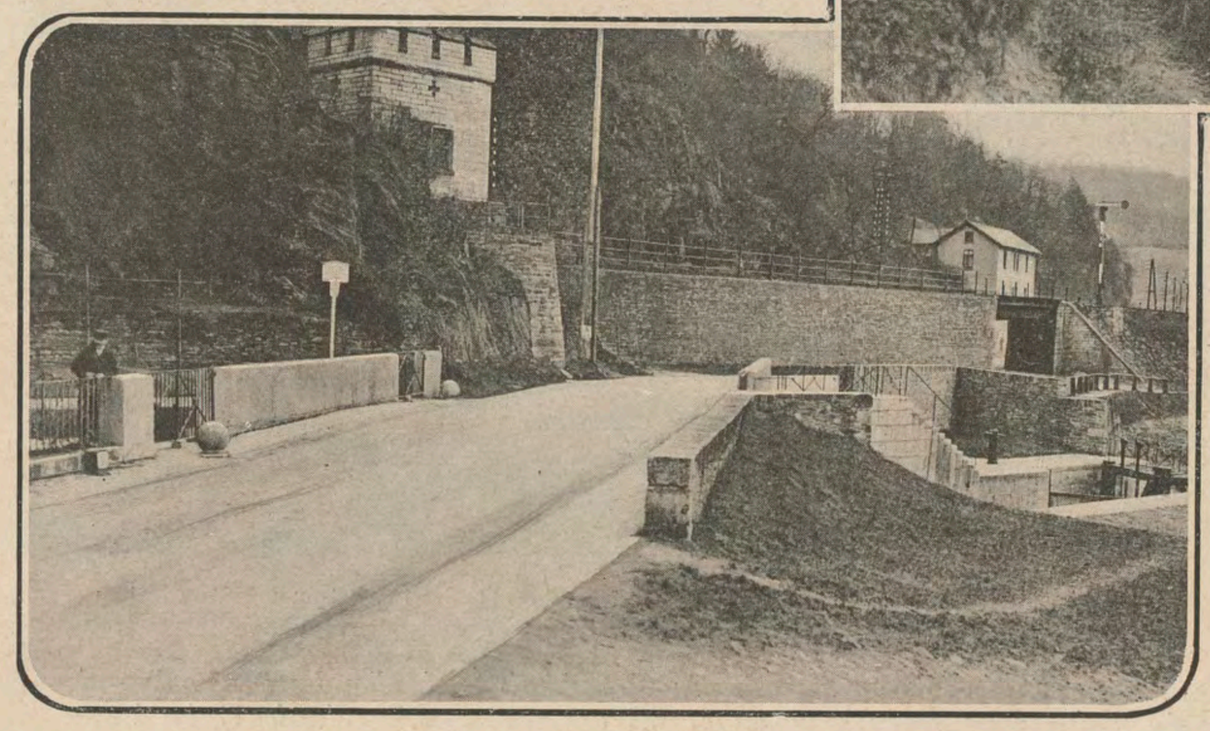
Il semble démontré, dès à présent, que le six-cylindres est le moteur idéal pour la voiture de tourisme. Le reglement de la Coupe de l'Empereur, épreuve réservée aux voitures de tourisme, handicape le six-cylindres, puisque à cylindrée égale et à même vitesse de rotation, le quatre-cylindres donne une puissance plus forte que le six-cylindres.

En présence de plusieurs combinaisons donnant la même cylindrée, on aura intérêt à choisir l'alésage le plus fort pour obtenir une puissance plus grande ; on



Après Esch la route se rétrécit.

C'est a Esch qu'on abandonne le Circuit de la Coupe. La route se rétrécit et serpente dans une vallée sauvage vers Niederems.



L'entrée dans Weilburg.

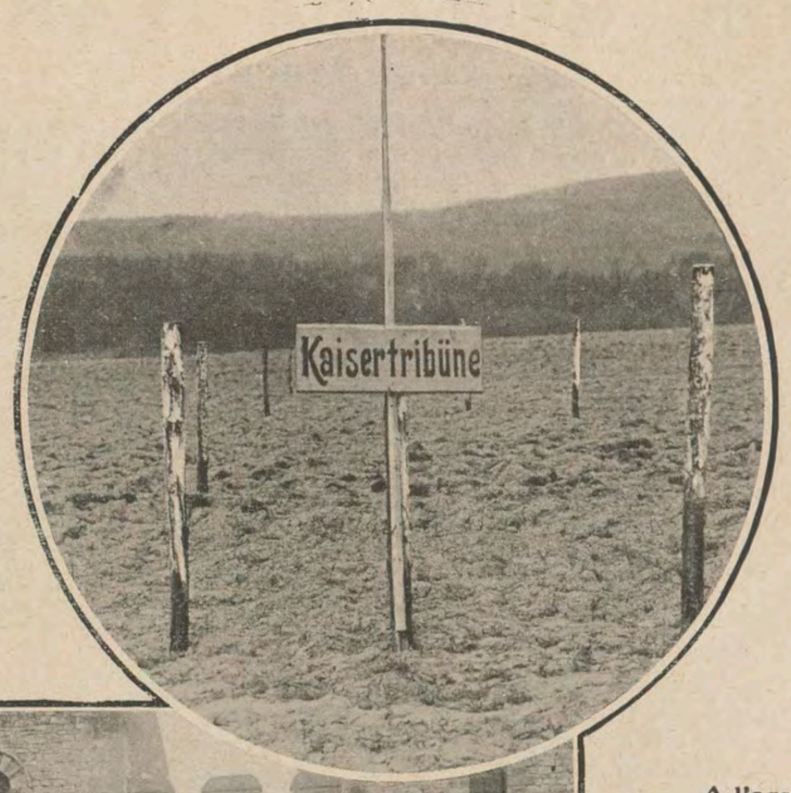
On arrive à Weilburg par une montée très dure entre deux murs.

Les dangers de l'exemple Malgré les incohérences d'un règlement qui eut dû éloigner les constructeurs, ou tout au moins les constructeurs français, la Coupe de l'Empereur réunit 92 engagements. Mais, ce qui fut le pire, c'est que la Belgique et l'Italie suivirent l'exemple de l'Allemagne. Rien n'est plus pernicieux que le mauvais exemple. Les organisateurs du Circuit de Brescia décidèrent d'adopter pour leur Coupe le règlement allemand et, ce qui peut paraître invraisemblable, l'Automobile-Club de Belgique fit de même.

Ainsi, le Circuit des Ardennes, qui avait toujours défendu la vieille théorie qui nous est chère de la course de vitesse ouverte — Au plus vite la victoire ! — se laissait enfermer à son tour dans les rets d'un règlement restrictif et mal compris. Le geste maladroit du Kaiserlicher Automobile Club allait peser sur la construction automobile de toute une année dans toutes les usines d'Europe. Leur but à tous deux était facile à deviner. La

Coupe de l'Empereur ayant réuni un nombre considérable d'engagements, la Belgique, comme l'Italie, s'était dit qu'en ouvrant leurs courses aux voitures construites pour le règlement allemand, elles étaient sûres de l'engagement de tous les battus du Taunus. C'était tentant, et la théorie était, jusqu'à un certain point, défendable.

Un revirement d'opinion Mais, un revirement s'est produit depuis quelque temps, en Belgique principalement. Le baron Pierre de Crawhez, qui fut l'initiateur du Circuit des Ardennes, et qui eut même l'honneur, assez rare chez les organisateurs, de remporter la course qu'il avait créée, ne pouvait voir sans tristesse disparaître ainsi l'épreuve la plus classique de l'Automobile, puisque, datant déjà de cinq ans, elle est, depuis la suppression de la Coupe Gordon-Bennett la plus ancienne. D'autre part, entre temps, un fait nouveau s'était produit. Le Grand Prix de l'A. C. F. avait



A l'arrivée.

Ce poteau marque l'emplacement de la tribune de l'empereur.

réuni 38 engagements, comprenant tout ce qui a un nom dans l'industrie et, au dernier moment, la grande marque italienne, qui allait précisément sortir victorieuse de la Targa Florio, n'hésitait pas à payer double droit pour avoir, elle aussi, ses trois représentants au départ à Dieppe.

Cela changeait un peu la face des choses, aussi, aussitôt son retour en Europe, le baron de Crawhez qui venait depuis plusieurs mois d'excursionner en automobile en Algérie, poussant jusqu'en plein Sahara, annonçait son intention de poser la question à l'Automobile Club de Belgique.

Elle semble résolue d'avance. Deux solutions sont en présence : l'une proposée par M. de Liedekerke, trois journées de courses: formule coupe de l'Empereur, coupe Liedekerke, formule grand Prix de l'A. C. F.; l'autre par le baron de Crawhez, deux journées de courses : formule à la cylindrée, formule du Grand Prix. Nul doute que l'entente se fasse. Quelle que soit la solution adoptée, nous sommes sûrs d'avoir la revanche du Grand Prix sur ce même circuit où, depuis cinq ans, s'est toujours disputé l'appel de la grande épreuve de vitesse mondiale.

En Italie, il y a beaucoup de chances pour qu'il en soit de même. Enfin, l'Amérique, où rien n'est décidé encore, adoptera, vraisemblablement, pour la coupe Vanderbilt, le règlement français.

Nous sommes loin du « splendide isolement » dont parlait naguère, avec une certaine joie, un de nos confrères qui fait en ce moment tout ce qu'il peut pour le faire cesser.

Des organisateurs embarrassés Cette malheureuse Coupe de l'Empereur débute d'ailleurs fort mal. Elle risque d'être victime de son succès même. On sait qu'elle a réuni 92 engagés. Or le circuit mesure 118 kilomètres. On ne tarda pas à se rendre compte qu'il était impossible de lancer 92 voitures susceptibles de faire plus de cent à l'heure sur un circuit aussi court. Et celui qui s'en rendit compte n'est autre que le premier personnage de l'empire, le kaiser lui-même. C'est alors qu'il imposa aux organisateurs la création d'éliminatoires qui se disputeraient la veille de la course et qualifieraient 40 concurrents pour le lendemain.

C'est bien la première fois qu'on voit, dans un sport quelconque, apporter une modification à un règlement une fois les engagements clos. Les concurrents ont accepté bona fide les conditions d'un règlement, il n'est pas possible aux organisateurs de les modifier, de leur propre autorité, sans entente préalable avec les intéressés.

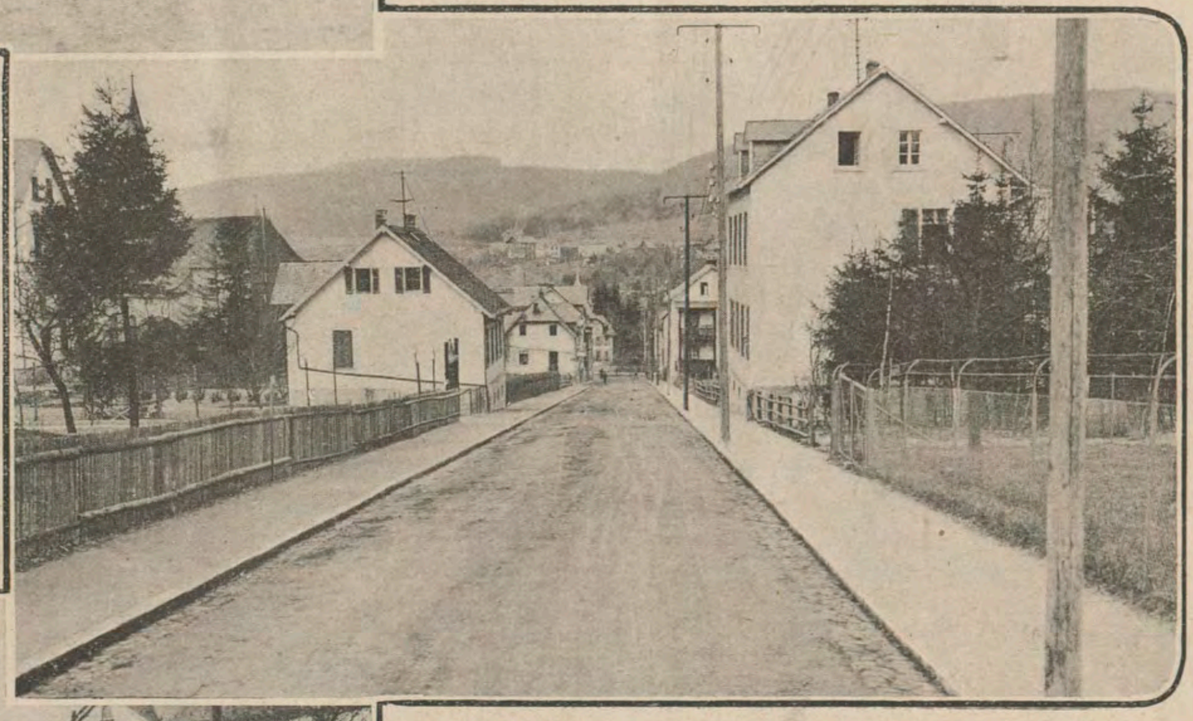
Je sais bien qu'il y a là " le fait du prince ", qui devient même, en cette occasion, le fait de l'empereur, mais ce n'est pas, tout au moins, pour nous autres Français, une raison suffisante.

Mais, allez donc discuter avec le tout-puissant empereur qui s'est mis organisateur de courses, comme il s'était révélé peintre, sculpteur ou maître à danser. En Allemagne, on ne discute pas avec les décisions de l'autorité, même quand elles ont des conséquences tragiques. Telle l'interdiction de rouler sur le Circuit avec des anti dérapants, pour ne pas user les routes, et qui fut cause, la semaine dernière, de la mort du directeur de l'usine Pipe, dont la voiture dérapa et capota dans un virage!

F.-A. Wheel.

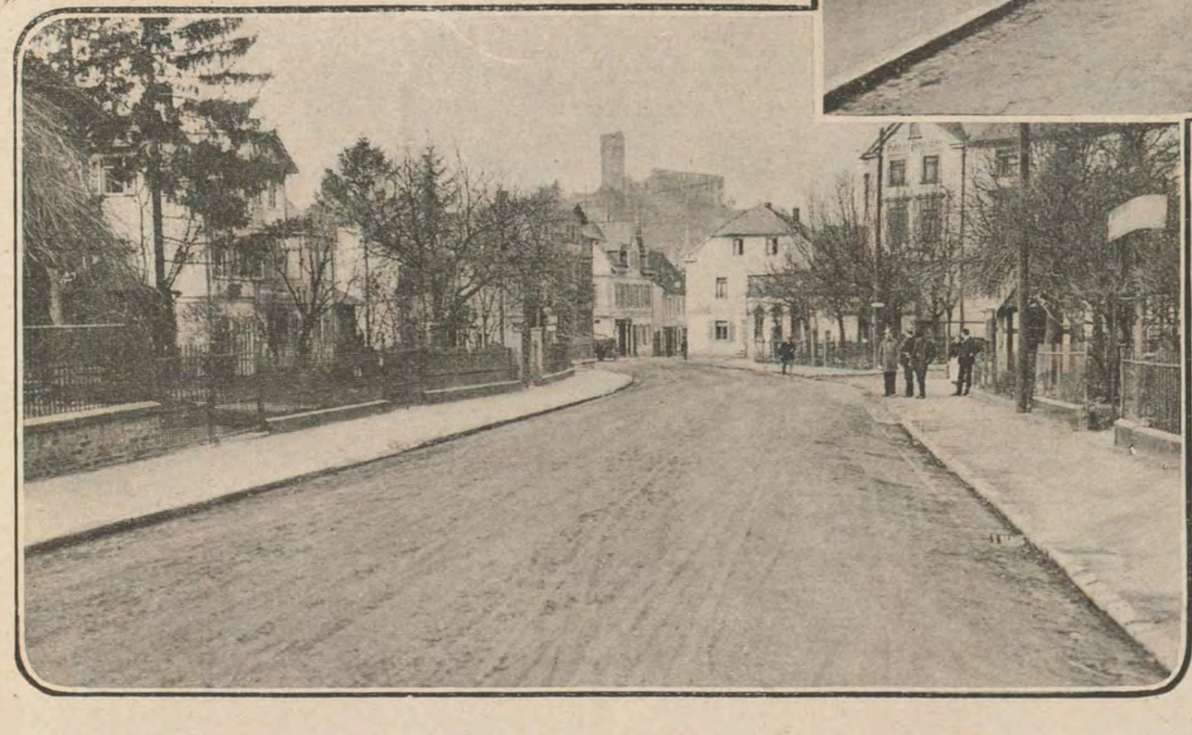
La porte de la Saalburg.

Les coureurs passeront devant ce vieux burg construit sur l'emplacement d'un oppidum romain.



La descente vers Kœnigstein.

Une côte fort rude mais courte précède Kœnigstein après deux kilomètres de petits pavés fort désagréables.



La traversée de Kœnigstein.

Kœnigstein, en 1904, était neutralisée ; sa traversée, en descente pavée, avec plusieurs tournants à angles droits, est dangereuse.

MON OPINION SUR LA TARGA FLORIO

Par Pierre GARCET.

L'excellent conducteur d'une des Bayard-Clément dit aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* pourquoi les concurrents français n'ont pas été plus heureux ✠ Difficultés du Circuit ✠ Manque d'entraînement ✠

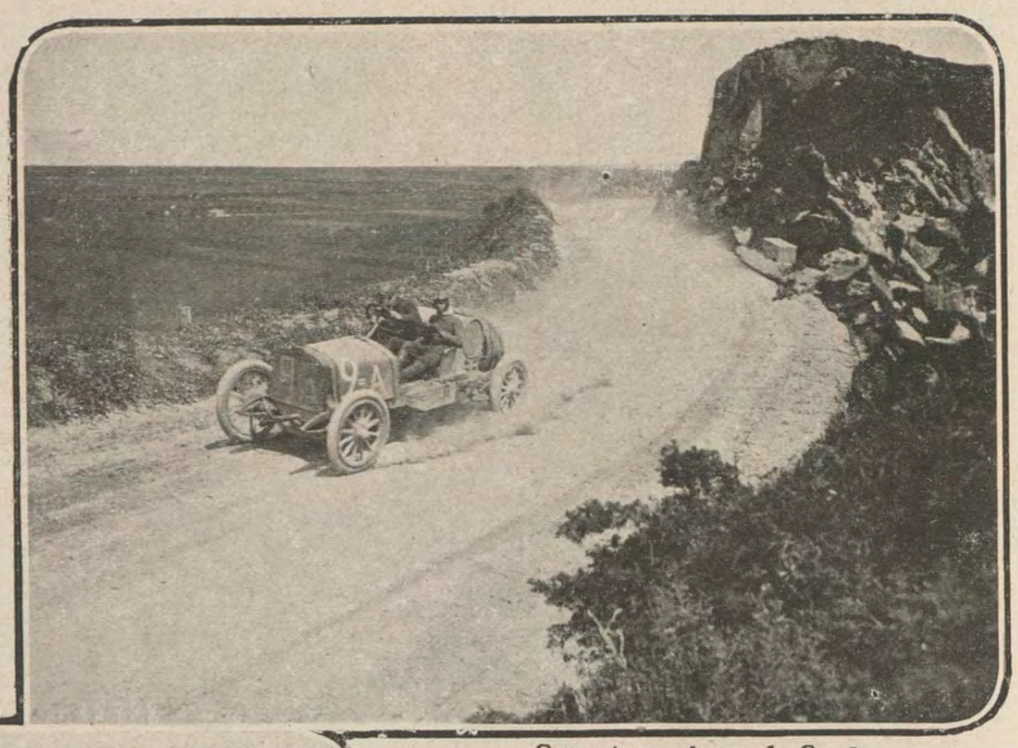
Si j'écris cet article, ce n'est pas pour chercher une excuse et justifier une défaite. Certains conducteurs ont, paraît-il, prétendu qu'ils avaient été victimes d'un malaise singulier : mal de montagne ou mal de mer, et ce serait là le motif si la course n'a pas valu à l'industrie française le triomphe, — et même le succès, — qu'elle pouvait espérer.

J'avoue que je n'ai été victime d'aucun malaise, que les conducteurs que j'ai vus là-bas ne se sont pas plaints à moi d'une indisposition due aux cahots ou aux dos d'âne de la route ; si nous n'avons pu décrocher les premières places la raison est beaucoup plus simple : nous connaissions le circuit beaucoup moins bien que nos concurrents italiens.

On peut nous dire que ce n'est pas là une excuse et que nous aurions dû, inscrits dans une épreuve, mettre dans notre jeu tous les atouts pour essayer de triompher. C'est entendu, mais ce n'est pas très commode.

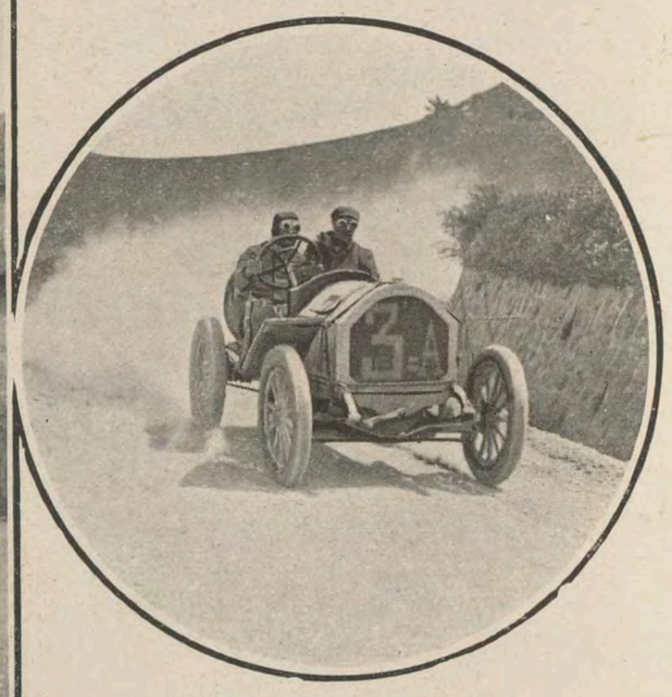
La Sicile ce n'est pas en face, c'est un peu plus loin que Dieppe et même que l'Auvergne. Nous sommes bien arrivés là-bas une quinzaine de jours avant la course, mais munis seulement des voitures destinées à courir l'épreuve. Or, vous savez ou vous ne savez pas que sur une telle route, les voitures fatiguent terriblement pendant les essais. Pour arriver à prendre un virage difficile en vitesse, il faut quelquefois l'essayer vingt fois ; et nous n'avons pas voulu, ni les uns ni les autres, risquer le coup d'envoyer le châssis dans un talus ou dans un précipice ; nous nous sommes entraînés avec sagesse et précaution, parce que nous n'avions que les voitures qui devaient courir la Targa. Nous aurions eu à notre disposition avant le jour de la bataille d'autres voitures pour nous faire la main, il est probable que notre chance aurait été beaucoup plus grande. Je m'explique en employant un mot d'argot professionnel : Voici : si prudents que l'on puisse être en course on « cherre » toujours ; or, pour cherrer sur une route comme celle du circuit, il fallait être très sûr de soi, car je ne vous cache pas que les tournants inattendus et les virages impressionnants sont quelques-uns sur le parcours. Pour les prendre tout à fait très bien, il aurait fallu pouvoir « cherrer » à l'entraînement.

Or, bien peu de conducteurs français se sont risqués pendant les essais à « cherrer », de peur qu'un incident ou un accident fortuit immobilisât leur voiture. Le jour de la course on a montré autant d'audace que les autres, mais ils avaient la *manière*, et nous ne la possédons pas tout à fait. Ils avaient la *manière* d'autant plus, que des hommes comme Lancia, Nazzaro, Cagno ont l'habitude de rouler sur les routes de l'Italie du Nord autour du mont Cenis, par exemple, qui ressemblent absolument comme tracé aux routes de Sicile. Croyez-bien que si nous avions eu cette pratique du serpentage sur des chemins si mauvais, nous aurions peut-être beaucoup mieux défendu la chance de l'industrie française.



Garcet au virage de Cerda.
Il fut très handicapé par la longueur de sa voiture.

Une traversée de village
Les paysans s'étaient portés nombreux sur le passage des voitures. Ce fut pour eux une distraction au milieu de leur atroce misère.



Wagner à la Cerda.
Le gagnant de la Coupe Vanderbilt ne représentera plus dans le Grand Prix les couleurs françaises.

Le Pavillon du Pari-Mutuel.
Le mutuel ou totalizzatore, *comme on dit en Italie, fonctionna au départ de la course. Naturellement, les Italiens étaient grands favoris.*

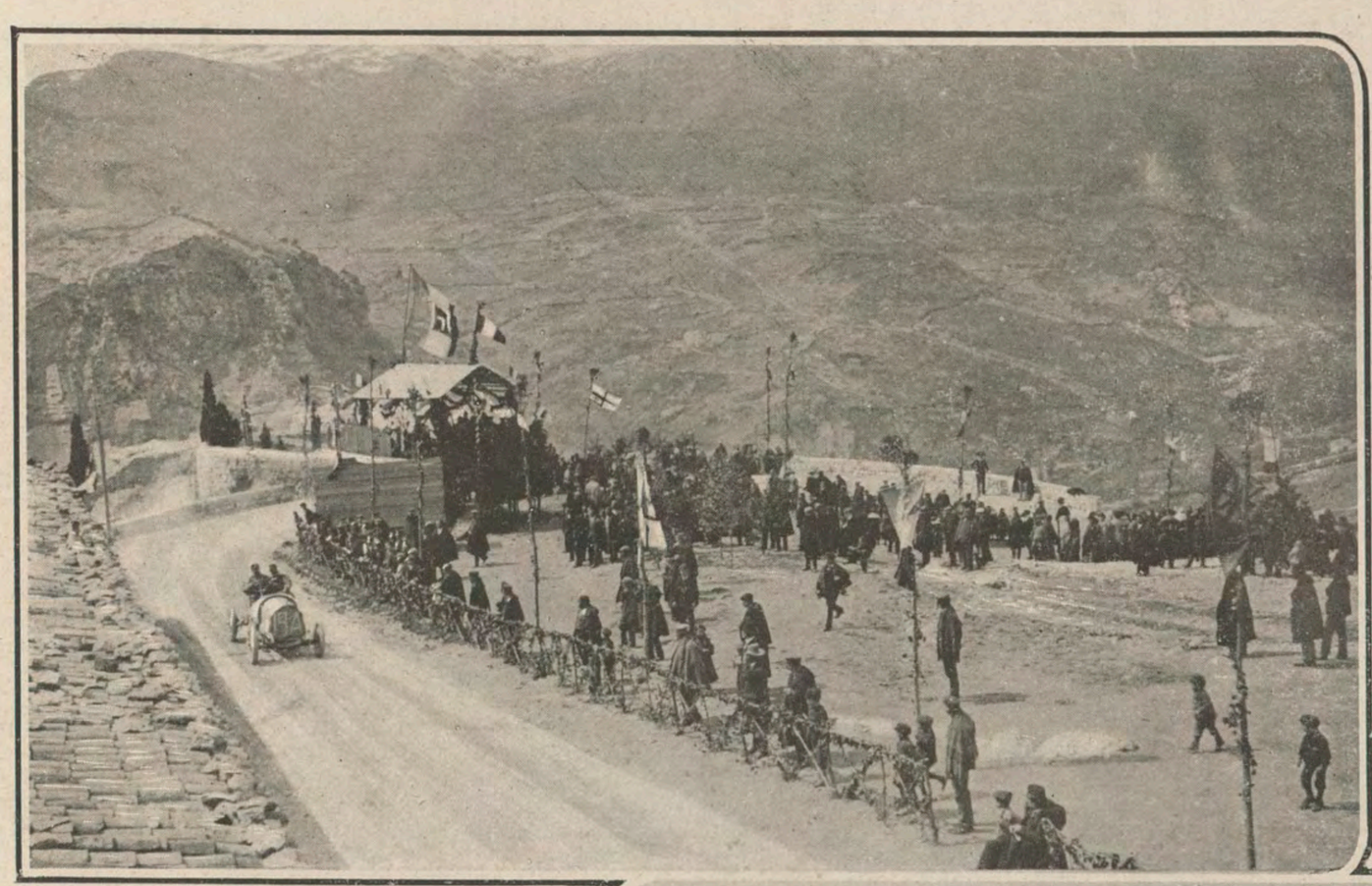
Onze cents virages dans cent cinquante kilomètres

Mon camarade Hémery a a eu un mot charmant. Comme le chevalier Florio lui demandait son opinion sur le Circuit, Hémery lui déclara avec un sourire :

— Ça, un circuit, mais ce n'est pas un circuit, ce sont quinze cents lignes droites de dix mètres. Et je vous affirme qu'il n'exagérait pas. Une autre raison de la supériorité que montrèrent nos camarades transalpins est celle-ci : ils montaient des châssis beaucoup plus courts que les autres. Les maisons françaises avaient pris des modèles de série et les ont établis pour la course. Or, sur nos routes, un châssis long n'a pas d'inconvénients notables, sur les chemins siciliens, ils en possédaient de graves et je connais des concurrents qui durent faire marche arrière pour prendre certains virages. On nous dira que nous aurions dû nous arranger pour avoir des châssis plus courts, mais enfin, la leçon prise cette année nous servira pour une autre fois.

Ah ! ces virages ! on ne peut en avoir aucune idée ; on a beau n'être pas très timoré, quand on aperçoit à un tournant un châssis qui a mal viré, pendu par l'essieu arrière, à un bloc de rocher, on se dit qu'après tout, au prochain tournant une pire mésaventure vous guette peut-être.

Le Circuit sicilien a permis aux conducteurs les plus entraînés sur le circuit de prendre le meilleur. La Targa est une épreuve essentiellement sportive. Le mérite des voitures est sensiblement égal, et ce sont les conducteurs les plus habiles ou les mieux préparés qui ont pris l'avantage.



Dureste en pleine montagne.

Ce fut un spectacle inoubliable que le passage des concurrents au milieu du paysage grandiose de la haute montagne sicilienne.

Croyez-bien que ce n'est pas un échec complet pour notre industrie, bien au contraire, et pour ne citer que les voitures Bayard, les quatre qui ont pris part à la course ont terminé le parcours : c'est un bon point tout de même et qui n'est pas à dédaigner.

Evidemment la route était loin d'être un billard. Il avait plu pendant deux ou trois jours, d'où impossibilité absolue de faire les derniers tours de circuit : puis cette pluie avait empêché un goudronnage méthodique, les dernières heures nous avons roulé dans un nuage de poussière, ce qui, étant donné les difficultés de la route, n'était pas pour nous faciliter la tâche.

Chose notable, les pneumatiques dont on a dit pis que pendre dans beaucoup d'autres courses n'ont pas dans celle-ci procuré de gros ennuis aux conducteurs. Il est évident qu'en des virages un peu secs on a arraché de la jante l'enveloppe toute entière qui, prenant la tangente, filait à cent à l'heure dans le précipice. Mais ce sont des ennuis que ne connaît pas le touriste prudent, qui n'a nul besoin de prendre les virages à coups de frein.

La Targa est une épreuve particulièrement dure

On s'imagine mal la fatigue d'une telle épreuve, ceux qui ont l'habitude de conduire des voitures de course comme ceux qui étaient moins préparés à un parcours aussi vite et aussi dur étaient littéralement vannés. Cependant, en dépit de tout, les douze premiers ont battu les temps de l'année dernière, on battra ces temps l'an prochain, et c'est là, plus que la victoire de tel ou tel, l'indice certain du gros progrès réalisé chaque année.

S'il fallait tirer une conclusion de la course, elle serait assez difficile à résumer : beaucoup ont fait des prouesses, quelques-uns n'ont pas eu la chance, mais qu'importe ? c'est là, la part de cette glorieuse incertitude qui rend le sport si passionnant. Avec des mérites différents, chacun fait son possible pour triompher, il arrive qu'au moment où l'on croit tenir la victoire un petit incident vous arrache cet espoir : le vrai sportsman ne se décourage pas. Naturellement, sur le moment il ne garde pas le sourire, mais la minute d'après, il reprend confiance et songe qu'une autre fois il sera plus heureux et il s'obstine à poursuivre son rêve de victoire.

Le désir de lutter loyalement et sincèrement est au fond du cœur de tout homme de sport, la Targa Florio est une épreuve particulièrement sportive car la part du conducteur est plus grande peut-être qu'en aucune autre.

Si une défaite même honorable chagrine un peu le sportsman, il ne perd pas courage mais il se remet à l'ouvrage avec cet éternel espoir de triompher à son heure.

Nous nous retrouverons presque tous dans quelques semaines sur le Circuit de la Seine-Inférieure, et ce n'est peut-être pas toujours les mêmes qui seront les premiers.

PIERRE GARCET.

Un passage de Duray.

Comme nous l'avons dit, Duray s'est classé premier des coureurs français et quatrième du classement général.

Gabriel à Petrolia Sottano.

Gabriel s'est classé sixième, à 39 secondes de son camarade Duray.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Un corps de policemen va être créé à New-York pour rattraper les autos fautives.

PRENEZ GARDE AUX FILOUS !

Un commerçant des plus connus de Paris, qui passe pourtant pour un malin en affaires et que j'appellerai M. B.., voulant se débarrasser de sa voiture, faisait une annonce dans un journal spécial. Quelques jours après, il voyait arriver chez lui un monsieur très bien mis, l'air d'un brave bourgeois. Examen. Prix. Discussion.

— Je reviendrai dans quelques jours.

Huit jours après, nouvelle visite.

— Peut-on essayer la voiture ?

— Parfaitement.

Promenade jusqu'à Ville-d'Avray. Compliments

— Je réfléchirai.

Trois jours se passent. Retour du bon bourgeois.

— Entendu, neuf mille francs comptant et six mille en un effet à trois mois. Vous pouvez prendre des renseignements. Voici l'adresse du gérant de mes propriétés.

Le gérant donne de bons renseignements, naturellement.

— Néanmoins, pour plus de précautions, si vous faisiez signer l'effet par un tiers ?

— Entendu, le prince O..., un grand seigneur, apparenté à l'ambassadeur de son pays.

— Parfait.

La voiture s'en va.

A présentation, le prince ne paie pas, le brave bourgeois ne paie pas. Papier timbré. Mais alors, M. B... apprend :

1° Que l'hôtel des environs de l'Etoile où habitait le prince était en location et que l'antichambre seule était meublée ;

2° Que les propriétés du mari étaient au nom de sa femme, dont il était séparé de biens ;

3° Que lui même avait fait deux fois faillite ;

4° Que la voiture avait été vendue le jour même.

Et il put refaire l'odyssée de la voiture. Rachetée le même jour 4 000 francs par un nommé A..., elle avait été repassée par lui pour 6.500, le lendemain, à un nommé M.. , qui l'avait lui-même revendue 8.500 francs à un honnête commerçant de Bolbec.

Plainte fut portée, et on apprit que le brave bourgeois en était, depuis trois mois, à sa septième affaire de même genre et que les autres voitures avaient suivi le même chemin. M. B... était tombé sur une bande noire. L'affaire est entre les mains de M. André et l'actif juge d'instruction ne tardera pas a mettre un frein aux fantaisies de ces filous très modernes.

F.-A. WHEEL.

Le comte de Lambert, l'inventeur de l'hydroplane dont nous avons parlé dans nos derniers numéros.

CYCLISME

150 coureurs dans Paris-Amiens (amateurs) : Leroux gagna, faisant les 120 kilomètres en 4 h. 41 m., devant Berthet, à 1/2 longueur.

LE BATTU RÉCALCITRANT

L'autre semaine, nous avons assisté au Vélodrome Buffalo à une scène d'un comique achevé. Elle donne toutefois une piètre idée de l'esprit sportif de certain champion. Le fait s'est passé après le Grand Prix de Buffalo, remporté par Van den Born, devant Poulain et Ellegaard.

Disons d'abord combien la victoire de Van den Born fut belle. Obligé, dans sa demi-finale, de fournir un splendide effort, il a fait preuve d'une forme splendide. Lâché aux 300 mètres par Friol, qui avait réussi à placer son démarrage et à s'assurer quatre longueurs, au lieu de perdre la tête ou de se relever, comme l'auraient fait beaucoup, le vieux Belge se précipitait à sa poursuite, le rejoignait peu à peu, et, fait extraordinaire sur une ligne droite aussi courte, parvenait à rejoindre et à battre le champion de France.

Dans la finale, il réussissait à triompher de Poulain, qui se trouvait sur sa piste préférée, et Ellegaard.

Mais là où l'aventure devient piquante c'est dans l'épilogue de la course. Lootens arrivait vers les commissaires, muni d'une pièce de cent sous et d'une réclamation de son patron, car Poulain dédaigne de faire ses commissions lui-même. A la stupéfaction de tous, il protestait contre la victoire de Van den Born. Il avait été gêné, le pauvre ! Quelle piteuse... myopie. C'était lui qui avait odieusement balancé Ellegaard, mais le Danois n'est pas un esprit mesquin, il se contenta de sa place de troisième et ne réclama pas, certain de prendre sa revanche.

A Poulain d'imiter cet exemple et de ne plus jouer les coureurs battus et mécontents.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

CYCLISME

Du 28 avril au 3 mai.

Dimanche 28 avril.

Vélodrome Buffalo. — *Grand Prix Buffalo* : 1. Van den Born, 2. Poulain, 3. Ellegaard.

Prix des frères Loste (tandems) : 1. Dupré-Doerflinger, 2. Ludovic-Heller, 3. Ellegaard-Van den Born.

ATHLÉTISME

Dimanche 28 avril.

Coupe Dewar (football-association) : R. C. F. par 2 buts à rien, bat l'Olympique Lillois.

HIPPISME

Dimanche 28 avril.

Longchamp. — *Prix du Cadran* (4.200 m.) : 1. Ris-Orangis, à M. Veil-Picard (Cormack), 2. Narvaez, Saint-Léonard. (8 partants.)

Prix Noailles (2.400 m.) : 1. La Serqueuse, au comte de Moltke Hwitfeldt (O'Connor), 2. All Mine, 3. Brasero. (9 partants.)

Lundi 29 avril.

Saint Cloud. — *Prix Le Roi-Soleil* (2.000 m.) : 1. Claudia, à M. Kousnetzoff (F. Gill), 2. Bon, 3. Ganelon II. (7 partants.)

Mardi 30 avril.

Saint-Ouen. — *Prix Bandmaster* (steeple 4 100 m.) : 1. Le Trébuchet, à M. Kousnetzoff (A. Carter), 2. Capitaine III, 3. Choisy-le-Roi. (8 partants.)

Mercredi 1er mai.

Saint-Cloud. — *Prix Semendria* (2.100 m.) : 1. Cora, à M. Wysocki (G. Stern), 2. Claudia, 3. Franchise. (9 partants.)

Jeudi 2 mai.

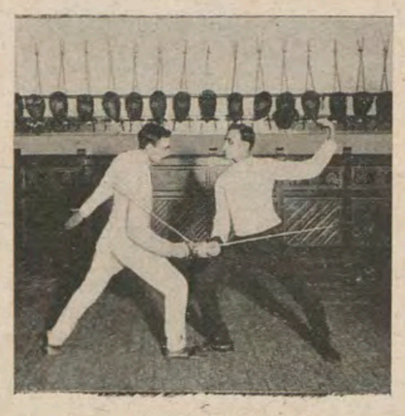
Longchamp. — *Prix Greffulhe* (2.100 m.) : 1. Kalisz à M. Caillault (J. Reiff), 2. Mordant, 3. Pi- [illegible]. (11 partants.)

Prix Rieussec (4.000 m.) : 1. Trianon, au duc Decazes (Bartholomew), 2. Valse Bleue, 3. Brantôme. (7 partants.)

NOTRE camarade Gustave Voulquin et M. Alphonse Violet, champion de France au fusil Lebel, viennent de publier *Pour former un tireur*, petit traité de tir à toutes armes, où les pratiquants de nos sports actifs et mouvementés trouveront tous les renseignements sur la pratique du tir, sport calme et passif, mais qui a une importance considérable au milieu des autres.

L'ouvrage est précédé d'une introduction de M. Mérillon, président de l'Union des sociétés de tir, membre de l'Académie des sports.

ATHLÉTISME



M. Fernandez (à droite), vainqueur du Championnat d'Escrime de Madrid, tirant dans une demi-finale avec M. Ximenès.

SIMPLE HISTOIRE

IL y a quelque temps vint à Paris un champion qui n'était pas Anglais, mais qui arrivait d'Angleterre. Il était engagé pour un match à disputer avec un homme qui n'était pas Français.

A son arrivée, on lui tint ce propos : « Mon garçon, en France, le public n'aime pas la brutalité. Vous êtes un excellent *fighter*, eh bien ! il ne faut pas le montrer aux Parisiens. Quand le spectateur a payé ses places pour un assaut de dix rounds, il est furieux, s'il n'assiste pas à dix reprises. En conséquence, amusez-vous avec votre adversaire et, dans les deux dernières minutes, tâchez de prendre l'avantage, mais agissez toujours doucement, très doucement ».

Notre homme fut étonné de voir qu'engagé pour un match de boxe on exigeât de lui d'épousseter seulement son adversaire. Mais, bon garçon, il se laissa faire et... il fut déclaré vaincu.

Cela n'est rien, mais ce qu'il y a de terrible ce sont les conséquences. Cet athlète, pendant plus d'un mois, fut incapable de trouver le moindre engagement en Angleterre, et cela, sous le prétexte qu'il avait été battu à Paris. Admettons que cette rencontre ait rapporté cinquante louis au pauvre champion, trop confiant, — et lorsque je dis cinquante louis j'exagère un peu — d'un autre côté, elle lui a fait perdre en Angleterre une demi-douzaine d'engagements qui lui auraient incontestablement procuré plus de livres sterling. Par conséquent, le jeu n'en vaut guère la chandelle.

Je livre ce récit à la réflexion des prôneurs de chiqué.

J. M.

HIPPISME

Un saut de 2 mètres par Mormion, appartenant à M. Wynans, propriétaire anglais.

SUR LE COMITÉ CONSULTATIF

NE trouvez-vous pas qu'il y a bien longtemps qu'on n'a entendu parler du Comité consultatif permanent des courses. Il y a quelque temps, c'était tout à fait à la mode : dès qu'on se trouvait en présence d'une difficulté, dès qu'il se produisait un incident, on avait là, sinon un remède tout trouvé, du moins une consolation ou une raison d'envisager l'avenir avec plus de confiance.

Il est certain que le silence observé actuellement, vis-à-vis de lui, peut trouver sa justification dans les résultats qu'il a tenté d'obtenir jusqu'ici. Rappelez-vous ce qui s'est passé au lendemain des fameux événements de Longchamp : tout en reconnaissant que le public était allé peut-être un peu loin, chacun disait qu'il l'avait bien prévu, que les règles présidant aux formalités du départ auraient dû être revisées depuis longtemps, qu'il existait bien un moyen, que dis-je, un moyen, plusieurs moyens.

Mais bientôt tous se turent : le Comité consultatif permanent allait entrer en séance, précisement à cause de cette question : il en profiterait pour le trancher en cinq sec. En effet, après une gestation assez courte, je le reconnais, il aboutit à la décision de ne rien changer à l'ordre établi. Il ajouta un simple paragraphe qui ne veut pas dire grand chose ; puisqu'il vise simplement le cas très spécial qui s'était produit dans le Handicap limité à Longchamp. C'est comme si, à un alcoolique, on interdisait la chartreuse, en lui permettant tous les autres spiritueux.

Nous pourrons, du reste, apprécier avant qu'il soit longtemps, les effets, non seulement de cette fameuse réforme, mais aussi des autres innovations adoptées. Faisons des vœux pour que cette ardeur créatrice se modère, et pour que le silence continue à se faire autour de cette institution, qui, pour discuter les choses du sport, s'est efforcé de noyer les sportsmen au milieu des éléments administratifs des différents ministères.

Il est certain que depuis quelque temps la tendance de l'Etat est de vouloir s'occuper de tout, et d'absorber peu à peu toutes les activités. Certes, lorsque l'intérêt général s'unit au défaut d'initiative des particuliers pour réclamer son intervention, je me garderai de lui reprocher l'extension de ses attributions ; mais si, empiétant sur le domaine privé, il veut s'attribuer gratuitement les fruits d'une œuvre de longue haleine, sans avoir eu les difficultés de la gestation, il faut repousser ses efforts et s'opposer à son action déprimante.

BOIARD.

UN CRACK ANGLAIS

Slieve Gallion, qui vient de remporter la course des Craven Stakes, à Newmarket, est le grand favori du Derby d'Epsom.

Curieuse chute d'un officier au Concours hippique de Rome à Tor Di Quinto.

ALEC CARTER

Le Tour d'Angleterre de la six=cylindres Hotchkiss

Après la France, l'Angleterre ✠ La six=cylindres, conduite par Van Marcke, parcourt en ce moment les routes de Grande=Bretagne ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Nous avons relaté ici-même (1) la brillante performance accomplie par la six-cylindres Hotchkiss à travers la France. Conduite par Van Marcke, la vaillante voiture a couvert sur nos routes françaises 10.000 kilomètres par les temps les plus défavorables, rencontrant sur son parcours la pluie, la neige et la tempête. C'était la première fois qu'une voiture à six cylindres accomplissait une pareille randonnée. Le succès qu'elle a remporté a plus fait pour l'avenir du six-cylindres que des centaines de descriptions techniques ou d'articles dithyrambiques.

Mais cela ne suffisait pas. L'intelligent manager de la Société Hotchkiss, qui compte beaucoup de clients en Angleterre, a voulu qu'à leur tour, ils puissent voir la six-cylindres à l'œuvre. C'est pourquoi, à peine remis des fatigues de son voyage en France, Van Marcke et sa six-cylindres ont entrepris le tour d'Angleterre. Mais cette randonnée est singulièrement plus dure que celle à laquelle nous avons assisté, et nous ne croyons pas que jamais voiture ait été soumise à semblable épreuve.

Voici, en effet, quelles sont les conditions draconiennes, et qui seraient inacceptables pour tout autre que la Hotchkiss, auxquelles elle doit s'astreindre :

Ni les roues de la voiture ni le moteur ne doivent s'arrêter autrement que par la volonté du conducteur. En cas de crevaison, celui-ci a le droit de stopper pour réparer, mais le moteur doit continuer à tourner. Inversement, en descendant une longue côte, le conducteur peut débrayer et arrêter le moteur, mais celui-ci doit être remis automatiquement en marche au bout de la côte.

Toutes les étapes sont accomplies sous le contrôle effectif du Royal Automobil Club d'Angleterre. La voiture a d'abord été examinée par le comité technique de l'A. C. G. B. I. et, depuis le moment de l'examen jusqu'au départ, elle a été gardée dans le garage du club, dans un box dûment fermé, et il n'a été possible d'y apporter aucune modification. Un commissaire désigné par l'Automobile Club est à bord de la six-cylindres et ne la quitte pas un instant pendant toute la journée. Le soir, il la met sous scellés et brise lui-même les scellés le matin, avant de repartir. Il est absolument interdit de toucher à aucun organe de la voiture, sauf pour le graissage et le remplissage des réservoirs.

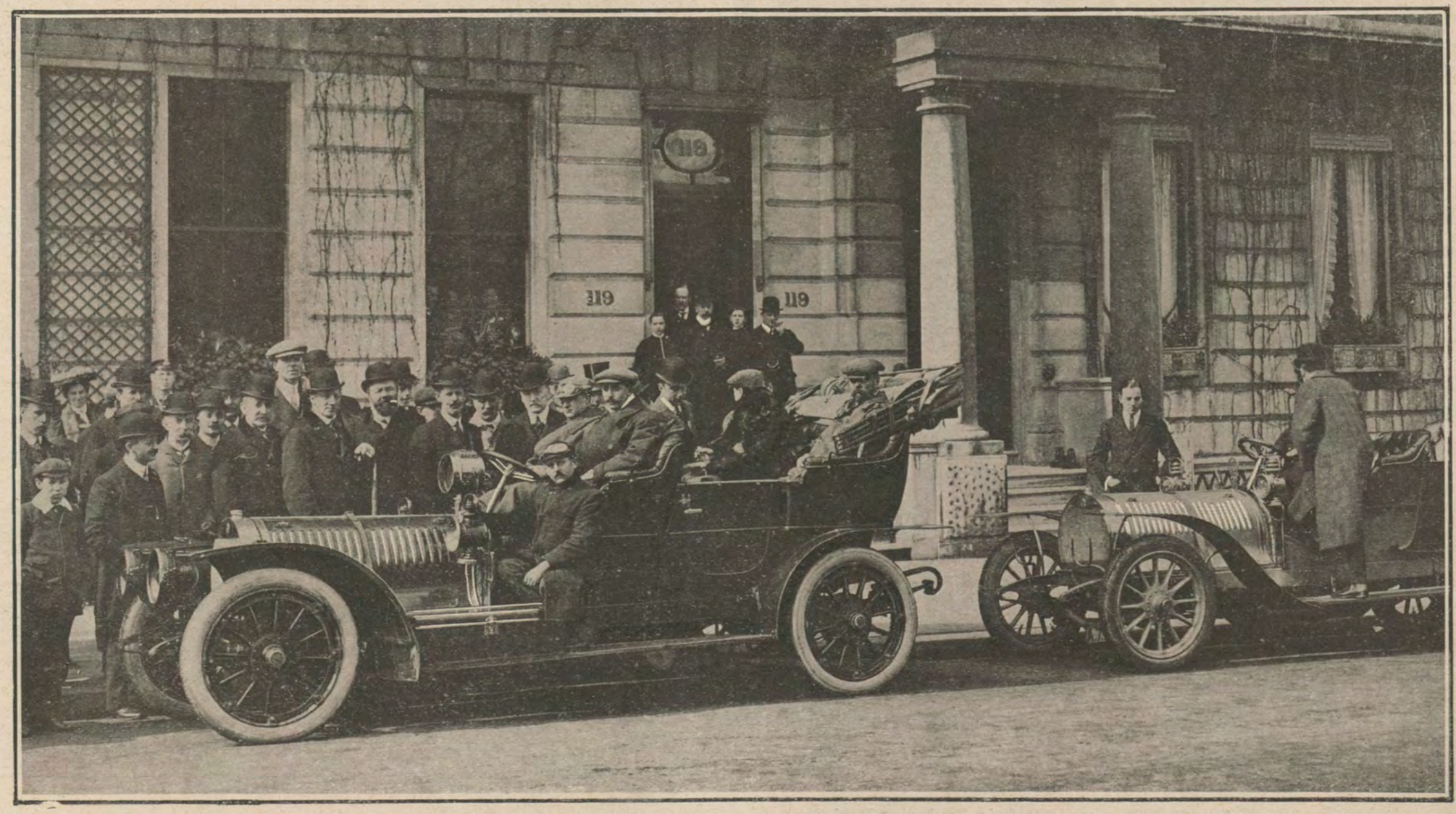
Tout accident, quel qu'il soit, tout arrêt involontaire de la voiture ou du moteur, est consigné par le commissaire en un rapport qui est transmis par lui à l'Automobile Club et mis à la disposition de la presse et des intéressés.

Le nombre de milles ainsi effectués sans accroc au règlement est noté. A la moindre infraction, au moindre arrêt involontaire, tout le parcours antérieurement effectué est annulé, et on recommence à 0. Le plus grand nombre de milles ainsi couverts constituera le record de l'épreuve. Il sera curieux de savoir à quel chiffre celui-ci s'élèvera, et si une autre marque sera tentée de battre, dans les conditions aussi strictes d'un règlement aussi dur, le record de la six-cylindres Hotchkiss.

H. P.

L'itinéraire de la six-cylindres Hotchkiss.

Toutes les lignes tracées sur cette carte en Angleterre et en Irlande montrent le trajet à parcourir par la voiture.



Le départ de la six-cylindres devant l'Hôtel de l'Automobile Club de Grande-Bretagne et d'Irlande.

Après les 10.000 kilomètres couverts en France, Van Marcke est parti, le 29 avril, pour en couvrir 16.000 en Angleterre. Comme toujours sa voiture est munie de pneus et jantes amovibles Michelin.

(1) Voir les nos 438, 444 et 447.

LA JOURNÉE

La journée des Poules ℰ La victoire des couleurs italiennes ℰ L'écurie Edmond Blanc interrompt sa mauvaise passe ℰ

Kalisz, gagnant du Prix Greffulhe.

Kalisz, par Perth et Kara Belnaïa, à M. Maurice Caillault (J. Reiff) a remporté, à Longchamp, le 2 mai, le Prix Greffulhe (30.000 fr. et une poule de 500 fr. 2.100 m.) devant Mordant à deux longueurs. Ping-Pong, troisième à trois longueurs.

C'ÉTAIT à prévoir : la journée des Poules a été mouillée. Le soleil a bien timidement essayé de se faire jour ; mais, à mi-parcours, il était battu et la pluie, bien revenue, a pris facilement le meilleur. Elle avait montré, du reste, une excellente forme pendant tous les jours précédents, alourdissant méthodiquement les pistes. Je dois dire que cet élément n'a pas paru avoir une énorme influence sur les résultats de dimanche dernier : leurs performances précédentes indiquaient suffisamment Ouadi Halfa d'une part, Madrée de l'autre. En ce qui concerne celle-ci, je me rappelle avoir dit ici même que le pauvre lot de pouliches que nous lui opposions aurait de la difficulté à défendre contre elle notre élevage national ; si le fond de la phrase a reçu confirmation, la forme par contre est défectueuse ; elle contient un lapsus, car je voulais dire nos écuries nationales. Madrée est, en effet, un produit de l'élevage français ; fille de Flying Fox et de Maskery, elle est née au haras de Bel Ebat appartenant à M. Chéri-R. Halbronn, qui l'a vendue yearling à l'Italie. C'est donc avec nos propres armes que l'étranger nous a battus.

Les deux grandes poules ont offert un point de ressemblance : la facilité de la victoire des deux triomphateurs, qui ont du reste suivi la même tactique et abattu les 1.600 mètres en menant de bout en bout. Là où elles ont complètement différé à mon avis, c'est dans la valeur de leurs lots respectifs. Tandis que la poule des mâles comprenait quelques poulains ayant déjà fait leurs preuves, celle des femelles semblait ne renfermer que de médiocres pouliches, dont La Serqueuse, All Mine, Cora, Claudia, Franchise ou Aux Armes auraient pu faire bon marché. Les places de Zahra et de Second Sight à une longueur et demie de la gagnante viennent corroborer cette opinion, car celle-ci venait de finir quatrième derrière Slava, Cartolina et Gloriette, celle-là, s'était placée sixième derrière All Mine et Musotte. Voilà un des côtés amusants des engagements à longue échéance.

On espérait, au contraire, voir sortir de la Poule des Poulains la solution de la fameuse devinette du crack que veulent résoudre à chaque épreuve les œdipes sportifs. Certes, Ouadi Halfa a bien gagné ; mais il a eu une course tout à sa convenance. Parti en tête, il a mené à une bonne allure ; et son mécanisme régulier a mis en difficulté tous ses concurrents.

Parmi ceux-ci, cependant, je suis tenté de faire des réserves au sujet de Bravo ; lui a eu un parcours très dur à fournir ; parti en quatrième position à la corde, il a été obligé de se reprendre pour passer à l'extérieur ; c'est à cette place défavorable, qu'il fut forcé d'accomplir les trois quarts du parcours ; dans la ligne droite, il finissait très fort et je crois qu'une distance plus longue

Biniou, gagnant du

C'est à Maisons-Laffitte q à-Brac, à M. Wysocki (C de La Charme (20.000 f une demi-longueur. Idl

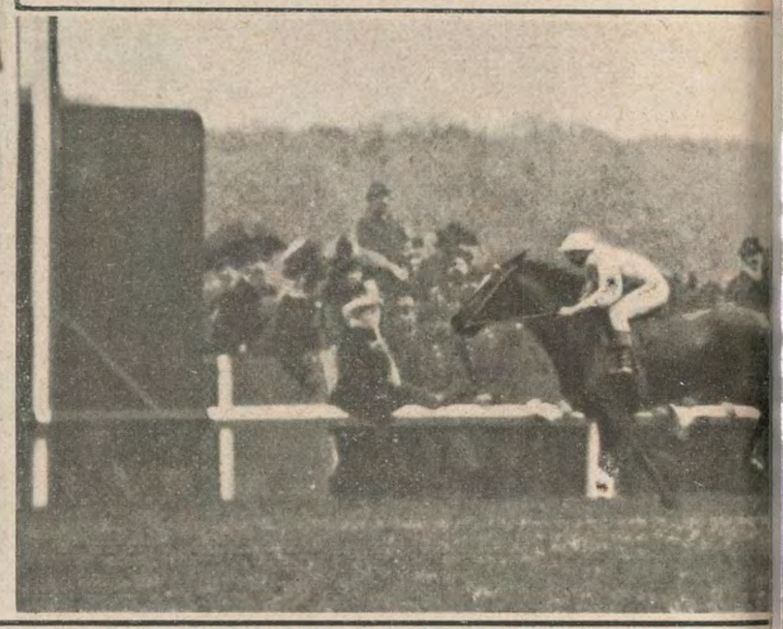
Franchi

Arrivée du Pri

Tous les chevaux sauf parc aux voitures. A Idlebury et Franchise 1.600 m., Idlebury flé lement d'une den

Ouadi Halfa, gagnant de la Poule des Poulains.

30.000 fr., plus une poule de 1.000 fr. chaque, 1.600 m., tel est le bilan de la Poule d'Essai des Poulains remportée dimanche à Longchamp par Ouadi Halfa. Par Persimmon et Yesterling, le poulain de M. Edmond Blanc était monté par G. Stern. Bravo était second à 3 longueurs, Mordant, troisième, à 2 longueurs.



Madrée

Arrivée de la Pou

Madrée a mené toute la course. Martona, Zahra et Imper la ligne droite, Martona abandonnait et était remplacée p Sight qui finissaient dans cet ordre. La Zecca revenc

DES POULES

La pêche aux lignes — Le Prix La Rochette, deuxième manche — La journée de jeudi

eût pu intervertir l'ordre d'arrivée. La question se pose de savoir ce qu'aurait fait Calomel dans la course. Le résultat du Biennal le placerait à deux longueurs et demie devant le premier; celui du Prix Citronelle le mettrait à sept longueurs derrière. Aussi, à côté du papier, sommes-nous obligés de donner libre cours à nos impressions. Ma timide opinion est que la première hypothèse doit être la meilleure : Ouadi Halfa est un beau mécanisme, mais Calomel est un tempérament ; il bondit à l'appel de son jockey. Le travail développera les aptitudes du premier ; lui permettra-t-il de briser avant l'effort final la détente, qui est le propre de la nature généreuse du second ? L'avenir nous l'apprendra.

Les poules ont aussi démoli le piédestal sur lequel leurs performances de deux ans avaient juché Péroraison au milieu des pouliches et My Pet parmi les poulains. Ces deux cracks en herbe ont couru comme des imposteurs.

Le Prix Rainbow nous a permis d'assister à la révélation de Montlieu dans la spécialité de stayer. Enfin, le Prix de l'Espérance est échu à Chanoine, qui a donné là des preuves de sa tenue : à signaler la bonne course de Mademoiselle Boniface, une sœur de Monsieur Périchon, et les débuts d'Alcool, un frère d'Amer Picon, d'Abydos et d'Anastasie.

A remarquer que, comme l'année dernière, les deux premières pouliches sont des filles de Flying Fox ; Second Sight est fille de Florizel, et Ile de France III est par Flouzel. Ainsi, les quatre premières places reviennent à des descendantes de Galopin. L'illustre étalon anglais a encore eu les honneurs de la victoire avec le gagnant de la Poule des Poulains et celui du Prix Rainbow, puisque Ouadi Halfa et Montlieu comme Mordant, appartiennent à sa descendance.

Demain, ce sera la première fois que le Prix La Rochette sera disputé par les trois ans en épreuves séparées pour pouliches et pour poulains. Il est réservé aux animaux n'ayant jamais cessé d'appartenir à l'éleveur qui les a fait naître et il offre ceci de particulier que chaque propriétaire n'a le droit d'y engager qu'un poulain et une pouliche. Cette clause est destinée à favoriser le petit éleveur, qui ne peut lutter avec le richard en inscrivant toute une cavalerie dans les prix importants. Le but ne semble pas être atteint, si on parcourt le nom des propriétaires gagnants de ces dernières années. Ces épreuves comprennent trois manches : 1906, 1907, 1908. En 1906, elles ont été remportées, celle des poulains par Calomel, devant Allah, Dihor et Saint-Eloi ; celle des pouliches par Sidia, devant Madge, Légitimée et Toia. A part Calomel, les lots ne semblent pas très relevés cette année. La journée de jeudi sera certainement plus intéressante avec le Prix Reiset et surtout le Prix du Prince de Galles, qui pourra nous offrir une rencontre intéressante entre les trois ans et leurs aînés.

BOÏARD.

Cora, gagnante du Prix Semendria.

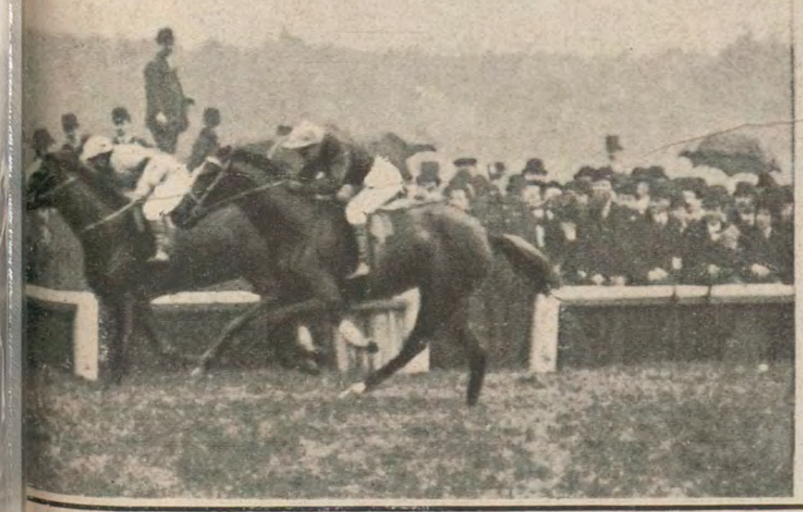
Le Prix Semendria (20.000 fr., 2.100 m.), couru le 1er mai à Saint-Cloud, est revenu à Cora, par Doriclès et Common Talk, à M. Wysocki (G. Stern), qui a battu d'une longueur et demie Claudia. Franchise troisième, à trois quarts de longueur.

gard de La Charme,

ou, par Le Pompon et Bric-, a gagné le Prix Edgard 0 m.), devant Franchise, à roisième, à 6 longueurs.

iou
d de La Charme.

estèrent en ligne jusqu'au ction des pistes, Biniou, chaient. Au poteau des Biniou l'emportait faci-eur sur Franchise.



Second Sight Zahra

ai des Pouliches.

suivie au début. La Zecca était mal partie. A l'entrée de d Sight. A la distance, Madrée précédait Zahra et Second à la fin se placer cinquième derrière Ile de France III.

Madrée, gagnante de la Poule des Pouliches.

Madrée, par Flying Fox et Maskery, au comte F. Scheibler, montée par Spencer, a fourni une très belle course dans la Poule d'Essai des Pouliches qu'elle s'est adjugée pour ses débuts à Longchamp. Elle battait Zahra d'une longueur et demie. Second Sight à une tête.

LE VOYAGE DU BALLON "L'AIGLE"

M. de Castillon de Saint-Victor
*Le pilote des pilotes dans le voyage nocturne de l'*Aigle.

Au calme clair de la lune triste et beau
Qui fait rêver les oiseaux dans les arbres
Et sangloter d'extase les jets d'eau...
Les grands jets d'eau, sveltes parmi [les marbres.

PAUL VERLAINE.

Un beau vaisseau qui prend le large... De l'avis même des aéronautes présents, samedi, au parc de Saint-Cloud, — malgré que les passionnés du sport aérien soient forcément blasés sur les départs de ballons — l'appareillage de l'*Aigle* fut vraiment impressionnant... Et ceux-là, empoignés, applaudirent du même cœur que les simples spectateurs, l'envolée de ce grand aérostat de 30 mètres de hauteur qui montait silencieux, et puissant, ayant à son bord dix pilotes de l'Aéro-Club de France, vers le zénith blanc de lune.

Par l'atmosphère il est des nuits — principalement les nuits brumeuses, spongieuses, — où le ballon devient le professeur d'énergie par excellence, trempe admirablement l'âme des êtres qui adorent un ineffable sport, dont la passion s'est, pour ainsi dire, cristallisée. L'aéronaute se trouve alors dans l'impossibilité absolue de discerner quoi que ce soit, de se rendre compte de la direction du vent. Il est hanté par les réflexions profondes qui taraudent le cerveau, aiguisent l'intelligence, tandis que la robustesse morale augmente en vigueur. Des bruits vagues, légers, vont et viennent, s'évanouissent pour renaître plus forts ou plus faibles... Les nues prennent des formes fantastiques... Tantôt crève le gigantesque suaire qui étreint, pénètre, glace... On en émerge, on y replonge, pour enfin se retrouver loin de la terre, loin de tout, virgule infime dans l'immensité, sur une plaine pâle, neigeuse, aux horizons formidablement lointains.

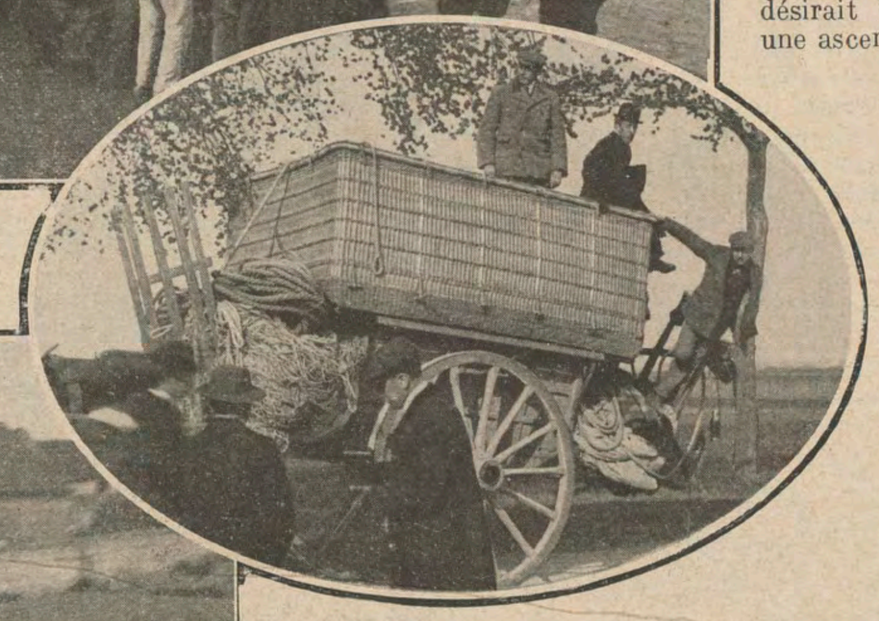
Or, si les « dix » ne purent ressentir ces émotions, contempler les splendeurs de la mer de nuages qui, parfois, se creuse en précipices inouïs, ou se gonfle — boule exaspérée — en montagnes prodigieuses, ils eurent, par contre, le spectacle prodigieux d'une nuit adorablement blanche, glacée — le thermomètre-fronde indiqua 7 degrés au-dessous de zéro — où flottaient quelques écharpes de brumes légères et diaphanes. A la dérive dans cette lumière de rêve, l'*Aigle* se livra, ses vastes flancs élargis, au fil du vent. Il prit la direction du Sud-Ouest, passa successivement sur le château de Bonnelles, Saint-Arnould, Auneau, terme du voyage, en 1869, de l'énorme *Pôle-Nord*. Il atteignait 2.000 mètres à 11 h. 20 la forêt de Marchenoir à minuit et demi, et atterrissait au petit jour sur les bords de la Loire, au hameau Le Fossé, c'est-à-dire aux portes de Blois. L'atterrissage, commandé par le comte G. de Castillon, élu pour la circonstance pilote des pilotes, fut absolument classique, correct : un premier coup de soupape à 100 mètres du sol et l'arrachement du volet de déchirure lorsque le ballon n'était plus qu'à 10 mètres d'altitude. Ce coup de poignard suprême nous fixait au bord de la route de Blois à Vendôme, dans un champ récemment labouré, élastique, bientôt drapé, après quelques convulsions brèves, par l'immense dépouille de l'*Aigle* mort.

Devant ce cadavre gigantesque, recouvert de givre, qui nécessita les bras vigoureux d'une trentaine de braves gens qui habitent Le Fossé, Santos-Dumont, un moment, resta songeur. Il pensait au *Brazil*, son minuscule « sphérique », le plus petit ballon qui ait été construit. Le *Brazil* jaugeait 113 mètres cubes, pesait au grand complet 27 kil. 500 et se transportait à la façon d'une valise ! A vrai dire, ce tonnage, par trop faible, ne peut être pris pour critérium. Le *Micromégas* (430 mètres cubes) lui-même, encore qu'il ait effectué un raid louable, possède une insuffisante force ascensionnelle. Mais les aérostats moyens — 1.500 à 2.000 mètres cubes pour un équipage de trois aéronautes — constituent les véritables ballons de sport. L'ascension relativement courte de l'*Aigle* est une nouvelle preuve du défaut des « gros cubes » à surface exagérée, donc éminemment sujets aux brusques phénomènes de dilatation et de condensation abrégeant la durée du voyage par les pertes successives, trop régulièrement alternées, de gaz et de lest.

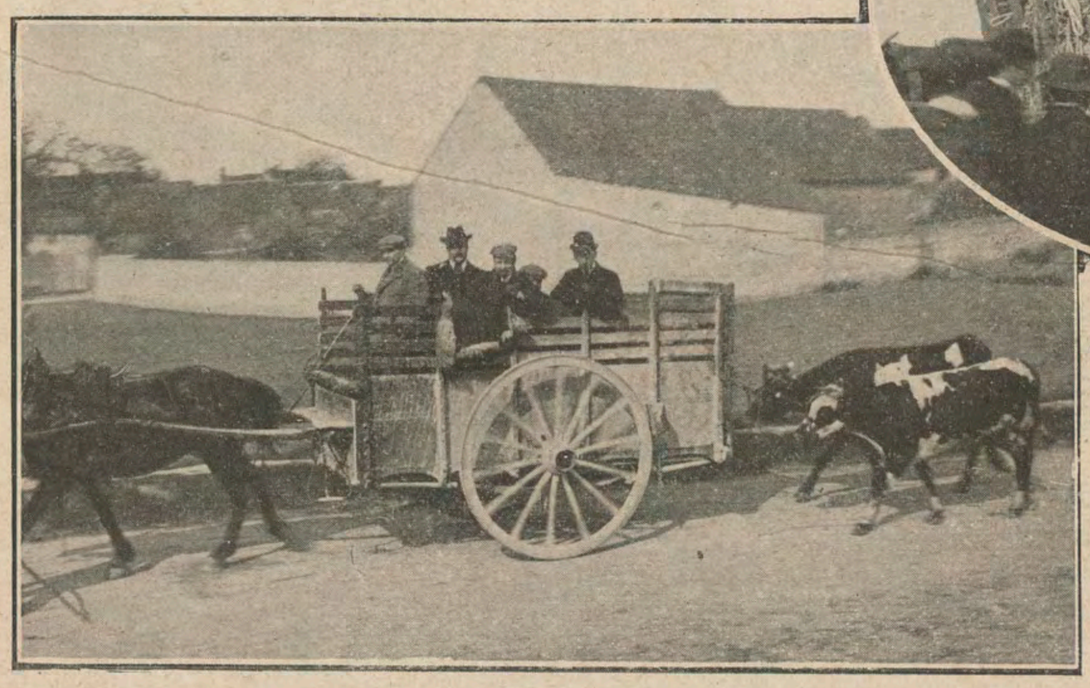
Avant de monter en nacelle, les « dix » n'ignoraient aucune de ces causes. Chacun d'eux désirait tout bonnement faire une ascension en nombreuse et aimable compagnie. Leur but a été atteint, amplement. Au point de vue sportif, ils espéraient uniquement battre le record du *Pôle-Nord*. Le record du *Pôle-Nord* a été battu à plate couture. Joyeux au départ de Paris, ils sont revenus à Paris charmés de leur voyage. Peut-être mettront-ils à exécution, avant longtemps, une nouvelle et tout aussi sensationnelle idée qui germa en pleine mer aérienne, en vue de la ville où vécut Renée de France, et où Henri de Guise vit se terminer violemment une existence mouvementée. A ce moment-là, malgré le froid, la nuit était parfumée de printemps. L'orbe du soleil ensanglantait, à l'Est, l'incertitude de l'horizon, tandis qu'à l'opposite sombrait, pâlie, la dame blonde des nuits blanches. Au sommet, dans les feuilles naissantes d'un ormeau, un rossignol chanta éperdument. Les trilles enchantèrent l'ombre... Sa chanson amoureuse était tellement pure, douce et fraîche, qu'il semblait égrener des perles d'eau. Elle adoucit en nous l'amertume, l'âpre regret d'être, fatalement, revenus parmi les hommes.

FRANÇOIS PEYREY.

La revanche des chars à bancs.
La nacelle est hissée à bord d'une charrette.



On descend souvent sur des routes éloignées.
Pour rejoindre la ville voisine, les aéronautes sont heureux de se faire véhiculer lentement.



La fin du voyage.
Les vaches achetées à la foire ont cédé leur place aux aéronautes et suivent avec une placidité feinte car, au fond, elles sont fières de se montrer en compagnie des célébrités de l'aérostation.

LA RENTRÉE DE MAJOR TAYLOR

Après trois ans d'absence, le coureur nègre Major Taylor est revenu en France ✠ Il a fait ses débuts jeudi dans un match avec Poulain ✠

La visite à Buffalo.
Major Taylor montre à sa fillette les virages qui vont être le théâtre de ses prochains exploits.

MAJOR TAYLOR est parmi nous. Il n'est pas un sportsman qui n'ait appris avec joie cette nouvelle. Les étoiles sont rares au firmament cycliste et l'apparition, même momentanée, sur notre horizon d'un de ces astres qui ne brillent qu'au zénith d'un autre hémisphère est bien fait pour réjouir tous ceux qui s'attristent de la monotonie de nos épreuves cyclistes.

Major Taylor va apporter un peu de nouveauté dans le spectacle trop vu dont les acteurs sont, depuis des années, toujours les mêmes : Mayer, Ellegaard, Rutt, Van den Born et Jacquelin, cette Sarah Bernhardt de la pédale.

Une éclipse de trois ans On n'a pas oublié les succès retentissants du coureur nègre, quand, après avoir longtemps hésité, il se décida à franchir l'Atlantique, en 1901. Ses rencontres avec Jacquelin vivront dans l'âme des sportsmen. Deux années encore, en 1902 et en 1903, nous revîmes le Major sur nos pistes. Puis, une éclipse d'une année, en 1904, remplie par un long et fructueux voyage en Australie. Il devait revenir en Europe l'année suivante. Un match était même conclu entre lui et son compatriote Kramer, son éternel rival. Les deux grands coureurs devaient se rencontrer le 1er juin 1905, sur la piste du Parc des Princes. Le nègre ne fut pas au rendez-vous. Il ne donna aucun signe de vie et se contenta de ne pas prendre le paquebot pour l'Europe.

La rupture du contrat était formelle ; la National Cyclist Association qui régit le cyclisme aux Etats-Unis, disqualifia Major Taylor, qui, à partir de ce jour se vit fermer tous les vélodromes. Il prit la chose tranquillement, ayant la ferme intention de ne plus courir.

C'est en vain que, l'année dernière, des démarches furent faites auprès de lui par les dirigeants du sport américain. Il y a deux coureurs aux Etats-Unis, Kramer et le nègre. On comprend que les recettes des vélodromes se ressentaient de l'absence du second. Les walk-over de Kramer ne suffisaient pas pour amener la foule.

Enfin, lors de sa tournée en Amérique, au moment des Six jours de Madison notre confrère Robert Coquelle, qui avait managé le nègre lors de ses précédents voyages en Europe, parvint presque à le convaincre et, il y a deux mois, Major Taylor déposait à la Fédération une demande de requalification. Tout fut réglé en quelques jours, et bientôt Major pouvait s'embarquer pour l'Europe, à bord de la *Touraine*, qui l'amenait au Havre le 19 avril. Sa femme et sa fille, un délicieux baby de trois ans, qui répond au nom de Sydney, l'accompagnent pendant sa tournée en Europe.

Monsieur, Madame et Bébé.
Taylor a amené avec lui à Paris sa femme et sa fillette, ravies, on le pense, de leur voyage.

Mistress Taylor n'a pas été sans influence sur la retraite de son mari, en 1905 ; elle a été également pour quelque chose dans sa décision de revenir à la piste cette année. L'activité de son mari est trop grande, dit-elle, pour ne pas être employée d'une façon utile, et tout le monde pensera qu'elle a raison.

Retrouvera-t-il sa forme ✠ Et maintenant, le Major Taylor de 1907 sera-t-il le même que celui dont le style puissant et souple nous émerveilla en 1901, 1902 et 1903 ?

Pourquoi pas ? Le nègre est encore à un âge où l'on peut espérer les succès de la piste. Médinger autrefois, Jacquelin, Van den Born, à l'heure actuelle, en sont des preuves brillantes. On dira qu'ils n'ont jamais cessé de courir et on objectera l'exemple de Zimmerman. Mais l'exemple est mal choisi. Tout d'abord quand Zim revint en Europe, il était plus âgé que Major et il y avait

La première visite de Taylor au vélodrome.
Aussitôt à Paris, Taylor s'empressa de se rendre au vélodrome Buffalo, où il retrouva avec plaisir ses anciens adversaires, qui seront ceux de demain.

Taylor. Arend. Ellegaard.

La première course de Taylor en Europe.

C'est à Berlin, en 1901, que le coureur nègre se rencontra pour la première fois avec les coureurs européens. Il finit 3e derrière Arend et Ellegaard, mais huit jours après, il prenait sa revanche.

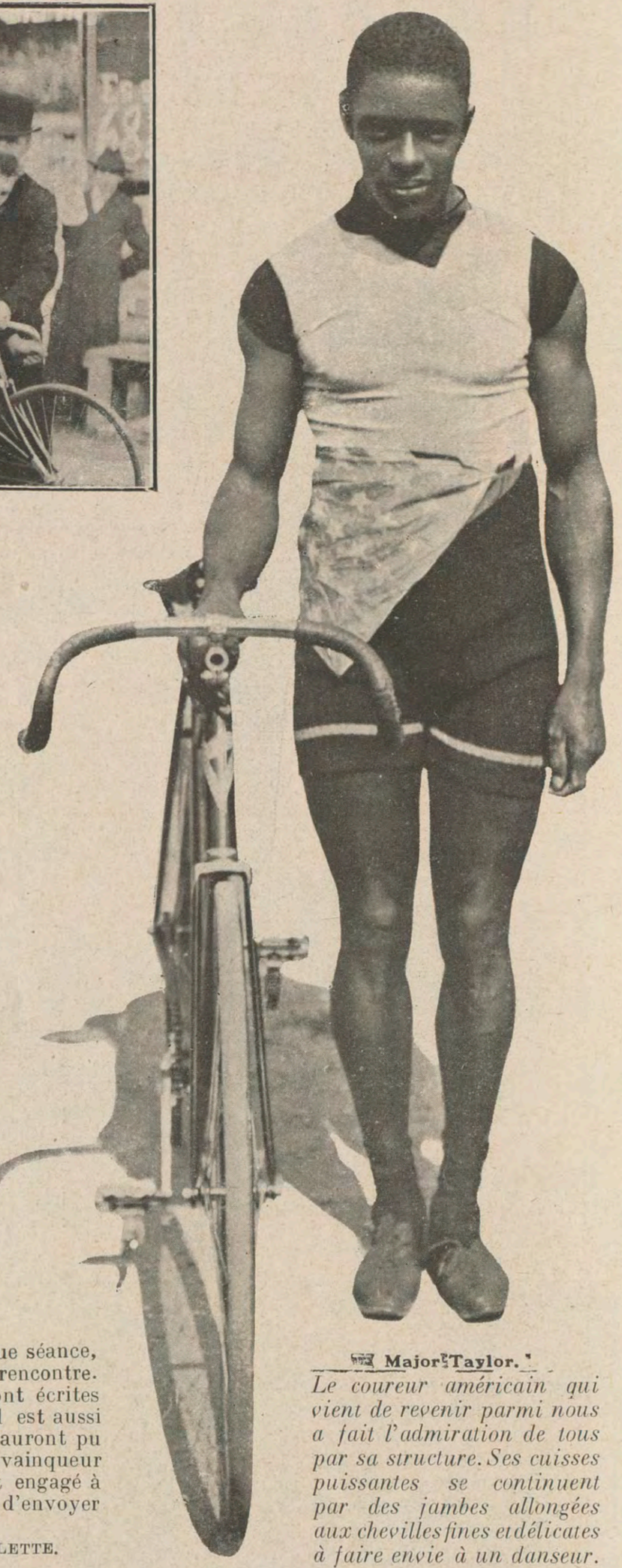
sept ans qu'il n'était pas monté en bicyclette. En outre, il n'avait jamais eu l'intention de courir et il ne s'entraîna jamais, n'ayant consenti qu'à une exhibition, d'ailleurs piteuse.

Tout autre est la situation du nègre, qui a la ferme intention de gagner et dont le cas est plutôt comparable à celui de Meyers. Après une éclipse de deux ans, le coureur hollandais revint en piste en 1902 et sa dernière apparition le montra l'égal des meilleurs.

Il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas de même de Major Taylor. Ce n'est pas à la légère que le nègre s'est décidé à sortir de sa retraite. Ce n'est qu'après s'être assuré qu'il avait encore ses qualités de souplesse qui ont fait de lui le coureur incomparable. A-t-il d'ailleurs jamais complètement abandonné la bicyclette? L'isolement dans lequel il vit en Amérique ne permet pas de l'affirmer. Ce qui est certain, c'est que dès son arrivée à Paris, il s'est mis au travail et qu'il n'a pas donné l'impression de l'homme qui n'est plus là. Les spectateurs de l'entraînement ont revu avec plaisir son allure roulée, son coup de pédale délicat. Il a certes encore quelque chose à perdre, étant arrivé à Paris avec 26 livres de trop, ce n'est qu'une question de jours. La façon dont il a réglé, à chaque séance, un homme meilleur que celui de la veille permet toutes les espérances pour le jour de la rencontre.

Le rôle du rédacteur d'un hebdomadaire est souvent difficile. Ces quelques lignes sont écrites à la veille de la première course de Major Taylor et elles paraîtront le lendemain. Il est aussi difficile d'en faire un compte rendu que d'établir un pronostic que les événements auront pu détruire avant même qu'il ait vu le jour. Ce qui est certain, c'est que si le nègre n'est pas vainqueur à la première rencontre, il le sera à la seconde. Et notre confrère de Lafreté, qui s'est engagé à reparaître sur la piste du Racing Club, si Taylor retrouve ses jambes, n'a qu'à se hâter d'envoyer à l'excellent Reymond son engagement pour le prochain Prix Ophelie.

MARCEL VIOLLETTE.



Major Taylor.

Le coureur américain qui vient de revenir parmi nous a fait l'admiration de tous par sa structure. Ses cuisses puissantes se continuent par des jambes allongées aux chevilles fines et délicates à faire envie à un danseur.

NOTES DES ÉDITEURS

Nous avons annoncé dans l'un de nos derniers numéros la série des trois concours, tous faciles, instructifs, amusants, organisés par le magazine *Je sais tout*, à l'occasion du voyage de son automobile à travers la France entière.

Dans son numéro du 15 mai, qui paraît, par conséquent, cette semaine, *Je sais tout* publie l'itinéraire que doit suivre son auto dans ce raid si intéressant pour les sportsmen. C'est la réponse à la première question posée. Mille francs de prix, nous l'avons dit, seront distribués aux 11 premiers gagnants.

Dans ce même numéro du 15 mai, on trouvera le tableau de marche indiquant l'heure d'arrivée probable de l'auto dans chacun des chefs-lieux traversés. Tout le monde voudra consulter ce tableau pour prendre part, chacun dans son département, au deuxième concours de la série.

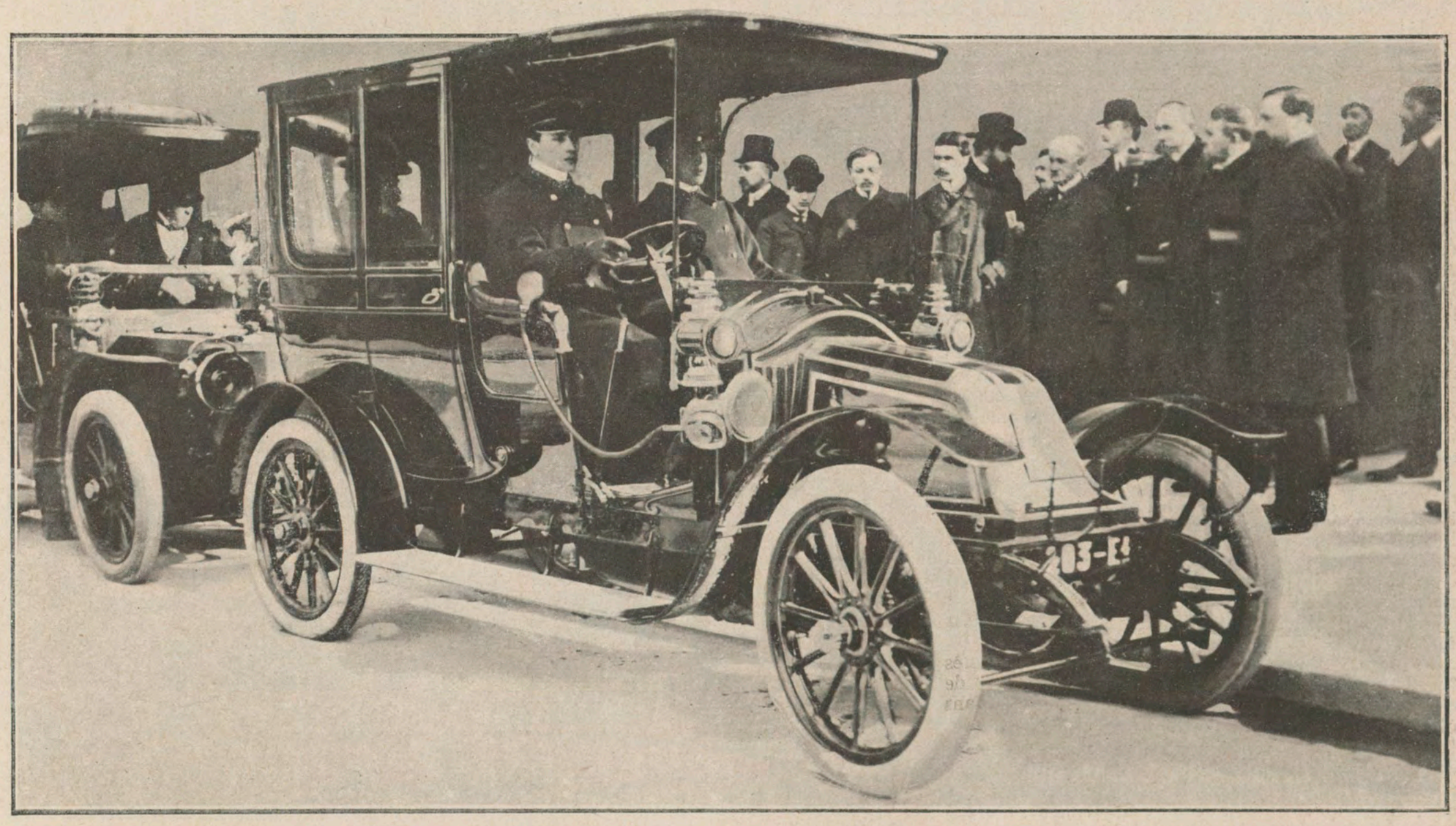
Nous avons dit que le grand concours d'honneur qui termine cette série était doté d'un premier prix, consistant en une superbe automobile de grand tourisme, d'une valeur de 25.000 francs — châssis 24 chevaux de la Société des Automobiles Eugène Brillié (fournisseur des Autobus de la Compagnie Générale des Omnibus), construit par MM. Schneider et Cie (du Creusot), dans leurs ateliers du Havre; carrosserie limousine de luxe de la maison Belvalette, pneumatiques et jantes amovibles Michelin, et de nombreux autres prix représentant plus de 20.000 francs.

Dans ce numéro, nos lecteurs trouveront, en hors texte, le portrait du célèbre jockey Alec Carter.

Tout le monde connaît ses succès retentissants en obstacle. Ils ont fait l'admiration de tous les turfistes et même des autres sporstman. On se souvient des journées où il remporta toutes les courses dans lesquelles il était engagé.

Il monte aussi en plat et s'y montre l'égal des meilleurs. Né en 1887 à Chantilly, Alec Carter débuta à 12 ans. Pendant la saison 1906, sur 277 courses disputées, il en gagna 89, rapportant 650.785 francs de prix.

LE ROI ÉDOUARD VII A PARIS



Le roi d'Angleterre dans sa voiture Renault, lors de son dernier voyage à Paris.

Edouard VII fut, dans les premiers jours de mai, notre hôte, et c'est dans la limousine Renault frères *de sir Francis Bertie, son ambassadeur en France, que le roi d'Angleterre parcourut les boulevards et les promenades de Paris, qu'ils aime tant.*

La Journée des Fondateurs

1. L'équipe gagnante du Prix Dubonnet.

L'équipe de la Basse-Seine (quatre rameurs, seniors) s'est facilement adjugé le Prix Dubonnet, en 3 m. 47 s. 3/5.

2. L'Arrivée du Prix de la Basse-Seine.

Cette épreuve pour huit rameurs débutants, yole franche, a été remportée par le Club Nautique de France, qui a fourni une très belle course.

Les essais de l'entraînement

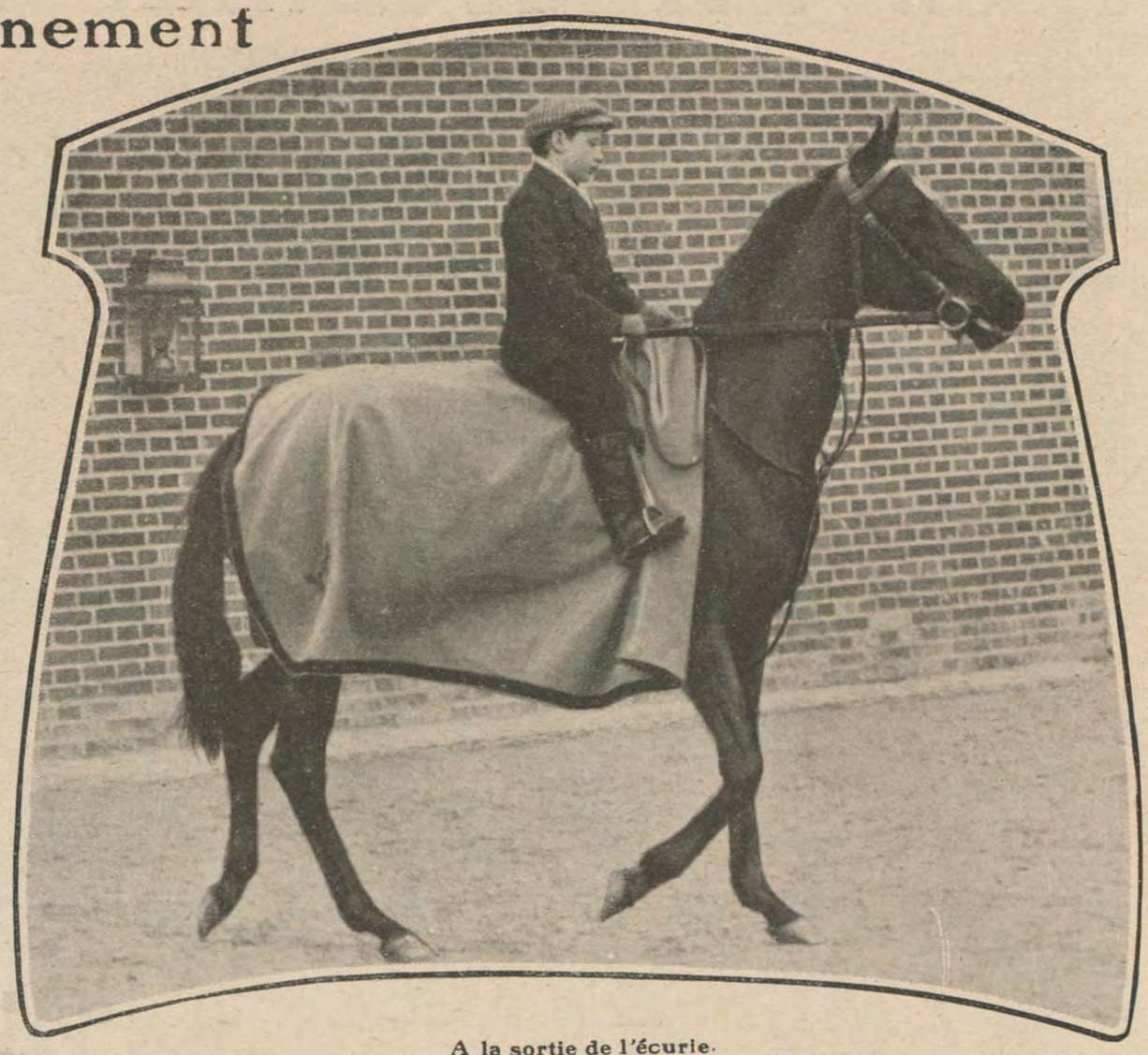
La qualité reste, mais la forme passe ⁄ Du rôle des essais ⁄ Leur réglementation actuelle est passée ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄

Nous sommes arrivés à la période attendue des grandes épreuves classiques. C'est à cette époque-ci que nous voyons les grands connaisseurs examiner les concurrents avec un soin minutieux. Avant et après l'épreuve, la tête, l'épaule, l'encolure, le dos, le rein, les membres et les tissus, tout est épluché, admiré ou décrié ; l'épreuve elle-même fait ressortir l'aptitude, l'abatage, le cœur. Si bien qu'au bout de quelque temps, en toute connaissance de cause, des arrêts sont rendus: les poulains sont jugés, les pouliches sont cotées, la génération est étiquetée. Et le modeste spectateur se trouve alors fixé sur la question de savoir si la race chevaline s'améliore ou non.

Le public se forme ainsi son opinion ; il en fait retentir les échos des wagons et des grandes voitures qui l'emportent vers son hippodrome favori ; il veut la faire partager à ses contradicteurs eux-mêmes; aussi l'affirme-t-il sans réplique. Il oublie trop souvent que les plus sages déductions et les plus beaux raisonnements ont pour fondement un élément essentiellement délicat et éphémère, la forme.

La forme d'un cheval de course est chose très fugitive ; car elle est subordonnée à un concours de circonstances que l'on peut aider et provoquer, sans être jamais certain de l'obtenir au moment voulu. La base première en réside dans le mérite intrinsèque du cheval : s'il ne possède pas cette condition indispensable, rien ne pourra la lui donner. Mais, en admettant qu'il en soit doué naturellement, il reste incapable de le démontrer sans le secours de l'homme, dont l'intervention se produit ici sous la forme de l'entraînement: la forme est le couronnement de l'œuvre de l'entraîneur, c'est le but vers lequel tendent tous ses efforts. C'est aussi le plus difficile à atteindre. Dès leur plus jeune âge, les chevaux sont dressés en vue de leur carrière future ; une fois entrés dans l'établissement de l'entraîneur, ils sont soumis à une préparation rationnelle qui, par l'alternance du repos, du simple exercice et du travail sévère, tend à les amener à cette apogée, dans la plénitude de laquelle ils peuvent donner les preuves de leur qualité réelle. Mais combien d'incidents peuvent apporter le trouble dans cette progression que la simple énonciation fait paraître si normale. Sans parler des accidents si fréquents, les difficultés de caractère provenant des impressions premières, les dispositions de santé, les étapes de la croissance sont autant d'éléments dont l'influence, impossible à nier, ne peut se discerner avec précision. Certaines bêtes sont vite prêtes ; d'autres, au contraire, n'arrivent que peu à peu ; les unes perdent leur forme, dès qu'elles l'ont atteinte ; les autres, au contraire, la conservent pendant un espace de temps plus ou moins prolongé. Certes, l'aspect du cheval sert d'indication pour savoir l'état dans lequel il se trouve ; à côté de cela on a vu des animaux mangeant bien à l'écurie et pleins d'entrain dans leur travail, perdre subitement leur forme sans aucun symptôme appréciable.

Les conséquences des essais La science de l'entraîneur réside non seulement dans une connaissance générale du cheval, mais aussi dans l'étude particulière du tempérament de chacune des bêtes confiées à ses soins. Selon les déductions qu'il en tirera, il saura diriger la préparation. Mais seuls, les essais pourront lui permettre de se rendre compte des résultats acquis et d'escompter la valeur de ses pensionnaires. C'est sur la foi des essais de deux ans qu'on réforme les non-valeurs ; c'est grâce à eux que pour les trois ans on déclare les forfaits ou on effectue les engagements à longue échéance.

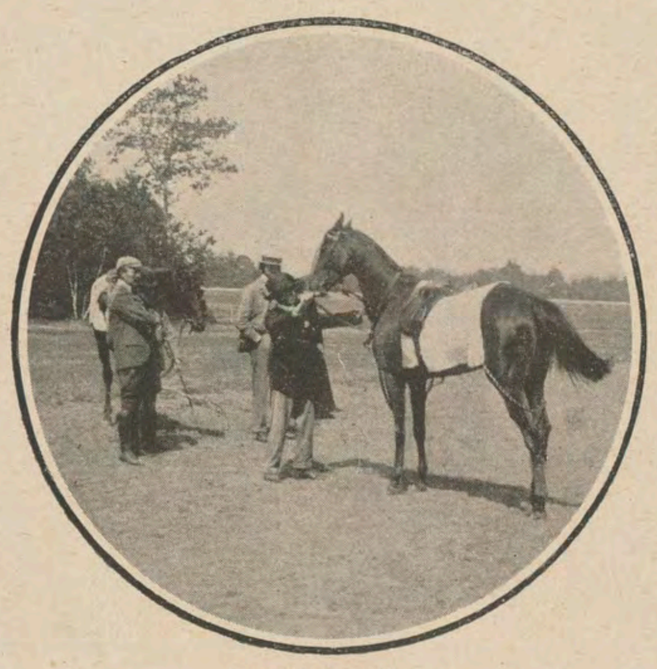


A la sortie de l'écurie.

Après une toilette sommaire, les chevaux sortent revêtus d'une chaude couverture, qui les protège contre le froid du matin.

En route pour l'exercice.

Au petit jour, dès cinq heures du matin, les chevaux partent en file, comme des écoliers, pour se rendre au terrain d'entraînement, sous la conduite de l'entraîneur.



Avant le galop.

L'entraîneur examine ses pensionnaires; il considère le harnachement, la selle : c'est le coup d'œil du maître.

Cela montre l'importance qu'ils occupent dans l'entraînement. Aussi leur a-t-on réservé à Chantilly un emplacement magnifique, qui peut être considéré comme le modèle du genre. Le terrain des Aigles s'étend au sud de Chantilly, sur une vaste superficie qui rejoint presque La Morlaye, d'une part, et Gouvieux, d'autre part. Il comprend une piste ovale et deux pistes droites, l'une de 1.300 mètres, l'autre de 2.000 mètres. Gazon bien entretenu, arrosage méthodique, starting gate, tout y est réuni pour en faire un véritable champ de courses. Ajoutez à cela la grâce du paysage, dont l'harmonie n'est pas troublée par l'agencement de tribunes sévères ; des fourrés et des clairières, habilement ménagés, en font une véritable miniature de la forêt, sa voisine. C'est là que les espoirs de la génération ont fait leurs premières armes ; c'est là aussi que bien des déchéances se sont affirmées.

On prend généralement comme leader dans les essais un vieux cheval très régulier dans ses galops, ou un poulain de trois ans que l'on a déjà fait courir pour prendre la ligne des adversaires redoutables. Afin d'assurer toute l'exactitude possible, il faut que les animaux soient montés par des hommes de même valeur. Le meilleur système consiste donc à s'adresser à des jockeys. Le cheval d'essai est handicapé par rapport aux poulains essayés de telle façon qu'il représente vis-à-vis d'eux les concurrents à craindre dans les épreuves publiques. Mais seuls, l'entraîneur et le propriétaire connaissent l'échelle du poids, de sorte que les jockeys ou les lads ne peuvent se rendre compte de la valeur réelle de l'essai et de la portée de son résultat. Il ne faut pas croire, du reste, que celui-ci soit toujours confirmé sur l'hippodrome : la course comporte toute une série d'incidents multiples, faux départs, différences de terrains, collisions, mauvaises places dans les tournants, difficultés pour se faire jour ; puis, dans le galop de l'entraînement, le train est

Sur le terrain des Aigles.
Dans une clairière située près de la piste d'essai, les chevaux tournent en rond, pour ne pas se refroidir, tandis que propriétaire et entraîneur prennent leurs dernières dispositions, avant que le galop ne s'effectue.

généralement soutenu d'un bout à l'autre du parcours, tandis qu'en course, il y a plus ou moins de train, il y a les assauts successifs à repousser; enfin le cheval bien essayé peut s'énerver sur le champ de courses, être désorienté par les cris du public ou par un peloton nombreux.

Malgré ces causes d'erreurs, les essais sont considérés comme le critérium provisoire de l'entraînement. Et, comme tels, ils sont entourés de toutes les garanties possibles de discrétion. Dans l'article 31 du Règlement, le Comité exprime un blâme sévère, mais un peu platonique, contre ceux qui font métier d'épier les essais. Les personnes qui veulent essayer des chevaux peuvent requérir le garde du terrain, qui fait éloigner les personnes étrangères de l'endroit fixé pour la fin de l'essai. Tout entraîneur, jockey ou garçon d'écurie qui refuse de s'éloigner peut être puni d'une amende de 10 à 500 francs et même exclu des terrains appartenant à la Société et des locaux affectés au pesage des jockeys sur les hippodromes de la Société. Ces mesures sont moins restrictives cependant que celles de l'ancien règlement, d'après lequel aucun essai ne pouvait avoir lieu entre des chevaux n'appartenant pas notoirement à la même écurie, sans qu'il en fût donné avis par lettre adressée au Secrétariat de la Société. Cette déclaration devait, sous peine d'une amende de 200 francs pour la première contravention, d'une suspension du droit de faire courir, en cas de récidive, être parvenue au Secrétariat dans les vingt-quatre heures de l'essai, et transcrite sur un registre spécial. Tout pari ou engagement qui concernait les chevaux ayant pris part à un essai de ce genre et qui avait été fait entre le moment de l'essai et celui de son inscription sur le registre, pouvait être annulé. Tout cheval ayant couru un engagement contracté entre le moment de l'essai et celui de son inscription sur le registre pouvait être disqualifié. L'impossibilité d'assurer l'exécution rigoureuse de ces dispositions les a fait abroger; et aujourd'hui, les propriétaires peuvent essayer leurs chevaux entre eux comme il leur convient.

Un canter.
Pour se rendre à l'endroit fixé pour le départ, les chevaux prennent un léger canter, destiné à assouplir leurs muscles avant l'effort.

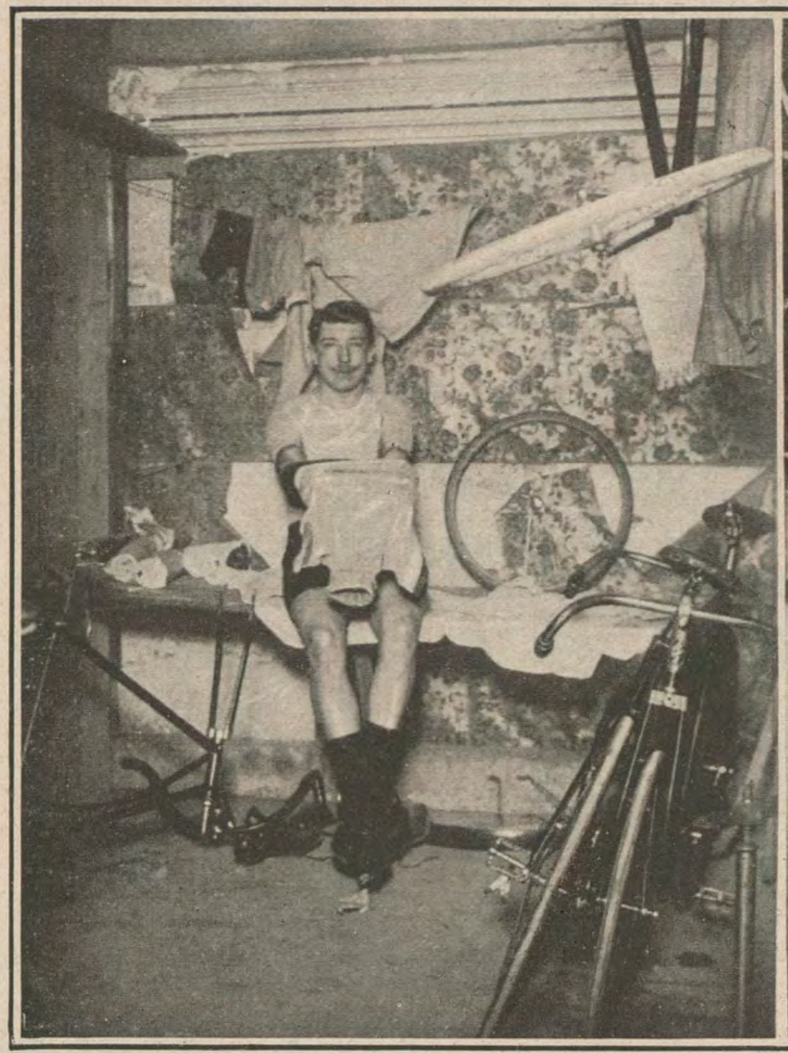
De retour à l'écurie.
Le cheval est rentré dans son box; avant que son lad ne procède à sa toilette complète, il se chauffe mollement au soleil, fatigué par l'essai de la matinée.

Autres pays, autres mœurs

Les règlements anglais ne font pas preuve d'une semblable rigueur. Ils admettent, au contraire, que l'on puisse donner à ces sortes de répétitions générales toute la publicité que l'on désire. A l'approche des grandes épreuves, les résultats de tous les galops d'entraînement sont communiqués aux journaux. C'est du reste pour cette raison que le marché des paris à longue échéance est si animé. Dans notre pays, où il n'existe pour ainsi dire pas, on ressent moins le besoin de ces renseignements à jet continu. Serait-il souhaitable qu'une modification des règles admises acclimatât chez nous les habitudes de nos voisins? Je ne le crois pas. L'institution du pari mutuel a modifié complètement en France le milieu des courses. Le grand public s'intéresse maintenant tout entier à ce sport : il y apporte toutes ses passions, son emportement, dans ses enthousiasmes comme dans ses dénigrements, et surtout sa méfiance. Il suffit, pour s'en rendre compte, de voir son attitude ou d'entendre ses appréciations, lorsque le favori d'une épreuve est battu, même si ce favori n'avait à son actif aucune performance concluante. Que serait-ce si ce cheval occupait la première place à la cote sur la foi d'essais particuliers ? En somme, la régularité des courses ne gagnerait rien à l'affaire ; la nervosité du public serait souvent mise à l'épreuve. Tenons-nous-en donc tout simplement au maintien du *statu quo*.

René Riondet.

BUFFALO AU VÉLODROME D'HIVER



Darragon dans sa cabine.

Le champion du monde, aussi merveilleux derrière tandems humains que derrière moteurs, met son maillot tricolore avant d'aller courir la course de 50 kilomètres.

Seigneur Fogler Darragon

Le départ des 50 kilomètres avec entraîneurs humains.

Cette course servait aux débuts dans ce genre d'épreuves, de l'Américain Fogler, vainqueur des Six Jours de Madison en 1905 et en 1906. Le nouveau venu n'a pu mieux faire que terminer troisième, à un tour derrière Darragon, premier, en 1 h. 0 s. 2/5, et Seigneur, second, à une longueur.

Le temps insupportable dont nous avons souffert la semaine dernière avait contraint le Velodrome Buffalo à donner sa réunion dominicale à la Galerie des Machines où une foule immense était venue assister aux intéressantes épreuves.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Le taux de l'escompte s'est partout abaissé, et nous voici revenus à des conditions financières ordinaires. La reprise du cuivre aurait même ramené la hausse, si les capitaux de l'épargne avaient repris entièrement confiance. Malheureusement, les capitaux sont timides et quand une fois ils ont eu peur, la confiance ne leur revient qu'à grand'peine, après qu'on leur a donné des assurances de sécurité et des garanties.

Nous ne parlons pas de l'ordre dans la rue ; outre qu'il n'est aucunement menacé, les capitaux de province, c'est-à-dire l'énorme majorité, n'ont pas eu à s'en préoccuper. Nous parlons des lois socialistes et du projet d'impôts sur le revenu. Il ne faut pas se faire d'illusions : tant que le projet de M. Caillaux ne sera pas retiré ou modifié profondément, le comptant continuera à vendre du 3 0/0, ne souscrira pas aux affaires françaises et fera ses placements à l'étranger.

Nous le déplorons d'autant plus que nous sommes de l'avis de M. Poincaré : on reparlera du projet en question dans dix ans. C'est-à-dire que cette loi, comme nous l'avons pensé dès le premier jour, ne peut pas être adoptée par une Chambre française. Mais il suffit qu'elle soit en discussion, qu'une commission l'examine, pour que les capitaux aient peur et émigrent en masse.

N'est-ce pas dommage qu'un grand pays comme le nôtre, qui a d'immenses capitaux disponibles, ne les emploie pas à mettre en valeur ses richesses naturelles ? Il y a encore en France des mines qu'on ne connaît pas et des forces d'eau que tout le monde connaît !

L'emprunt allemand a été souscrit 45 fois ! Voilà un gouvernement qui soigne le crédit de son pays ! On sait maintenant que s'il n'a pas créé un 4 0/0 perpétuel, c'est pour éviter qu'on ne croie à un abaissement du crédit de l'Allemagne, mais il eût préféré une rente 4 0/0 à des bons quinquennaires, et cela est encore une preuve de cette vérité que nous défendons ici : le taux de l'intérêt se relève, on souscrit des emprunts russes et japonais à 5 0/0, un emprunt allemand à 4 1/4 0/0, donc il ne faut plus donner son argent contre un intérêt dérisoire. Il faut faire comme les Américains, préférer comme eux les obligations industrielles aux Fonds d'Etats et rechercher celles qui rapportent 5 0/0 ou tout au moins 4 1/2.

Quelle est l'infériorité des obligations industrielles vis-à-vis des Fonds d'Etats ? Nous avons dit souvent que nous préférions les obligations, mais nous aimons les discussions franches et nous n'ignorons pas que les financiers, dont le métier est de placer les fonds d'Etats, font aux obligations ce gros reproche de n'avoir pas un marché assez large.

Cette infériorité est la seule : les fonds d'Etats ont évidemment un marché plus large que les obligations industrielles. Mais cette infériorité peut-elle balancer la plus grande sécurité, les garanties effectives, matérielles et surtout l'importance du revenu ?

Nous ne le croyons pas. La largeur du marché peut être d'importance secondaire pour les obligations qui en possèdent un suffisamment grand. Les obligations du Suez, celles de nos grandes lignes françaises ont un marché énorme où les réalisations sont toujours faciles. Les obligations des chemins américains ont un marché plus large encore. Il suffit de bien choisir. Quand nous avons indiqué aux lecteurs qui nous consultent certaines obligations canadiennes qui ont nos préférences, c'étaient toujours des obligations de grandes Sociétés de transports et d'électricité dont les capitaux montent à plus de 50 et même 100 millions et dont les revenus atteignent et dépassent 5 0/0.

C'est dans des obligations de ce genre qu'on doit maintenant consolider les bénéfices de la dernière période de hausse. Leur marché est suffisamment large pour pouvoir réaliser à Londres, en quelques heures, des sommes très importantes.

Encore une fois, nous ne conseillons pas aux capitaux d'émigrer, puisque nous ne croyons pas à la réalité du projet de loi nouveau, nous montrons seulement à ceux qui veulent absolument le faire, comment ils doivent le faire pour réunir les meilleures conditions de placement.

PETITE CORRESPONDANCE

J. de C., Versailles. — *Il faut, pour répondre à votre demande, faire des recherches assez longues dans la collection de la* Revue internationale des Valeurs de placement. *Vous recevrez tous les documents dans quelques jours. Il serait d'ailleurs plus simple de nous faire une petite visite, 9, rue Pillet-Will, où une heure de conversation vous en apprendrait plus qu'une longue correspondance. L'affaire date de deux ans et les résultats sont déjà superbes.*

G. de L., à M. — *Vous avez vu que les actions ont été introduites à 115, comme nous vous en avions prévenu. Leur cours s'est élevé à 120, ce qui est remarquable, car le temps des hausses factices est passé pour la Bourse de Paris et nous préférons beaucoup cela pour les affaires sérieuses. Puisque le dividende est assuré par l'emploi de la moitié seulement du capital, l'affaire ne peut qu'être très bonne dans un court délai.*

J. de L., à Caen. — *Comme action à grosse plus-value probable, nous vous indiquons la* Compagnie générale des Phosphates de la Floride, *que nous pouvons vous procurer. Si cette affaire vous intéresse, nous vous adresserons tous les documents qui la concernent. Nous croyons qu'elle est destinée à un succès analogue à celui des Gafsa.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.